

Universidad de Lima  
Facultad de Ciencias Empresariales y Económicas  
Carrera de Administración



**FACILIDADES DE ACCESO EN LA  
INFRAESTRUCTURA CONCESIONADA EN EL  
AEROPUERTO INTERNACIONAL  
JORGE CHAVEZ (LAP)**

Trabajo de Investigación para obtener el Título Profesional de Licenciado en Administración

**ALFONSO MIGUEL MONTAGNE MONTOYA**

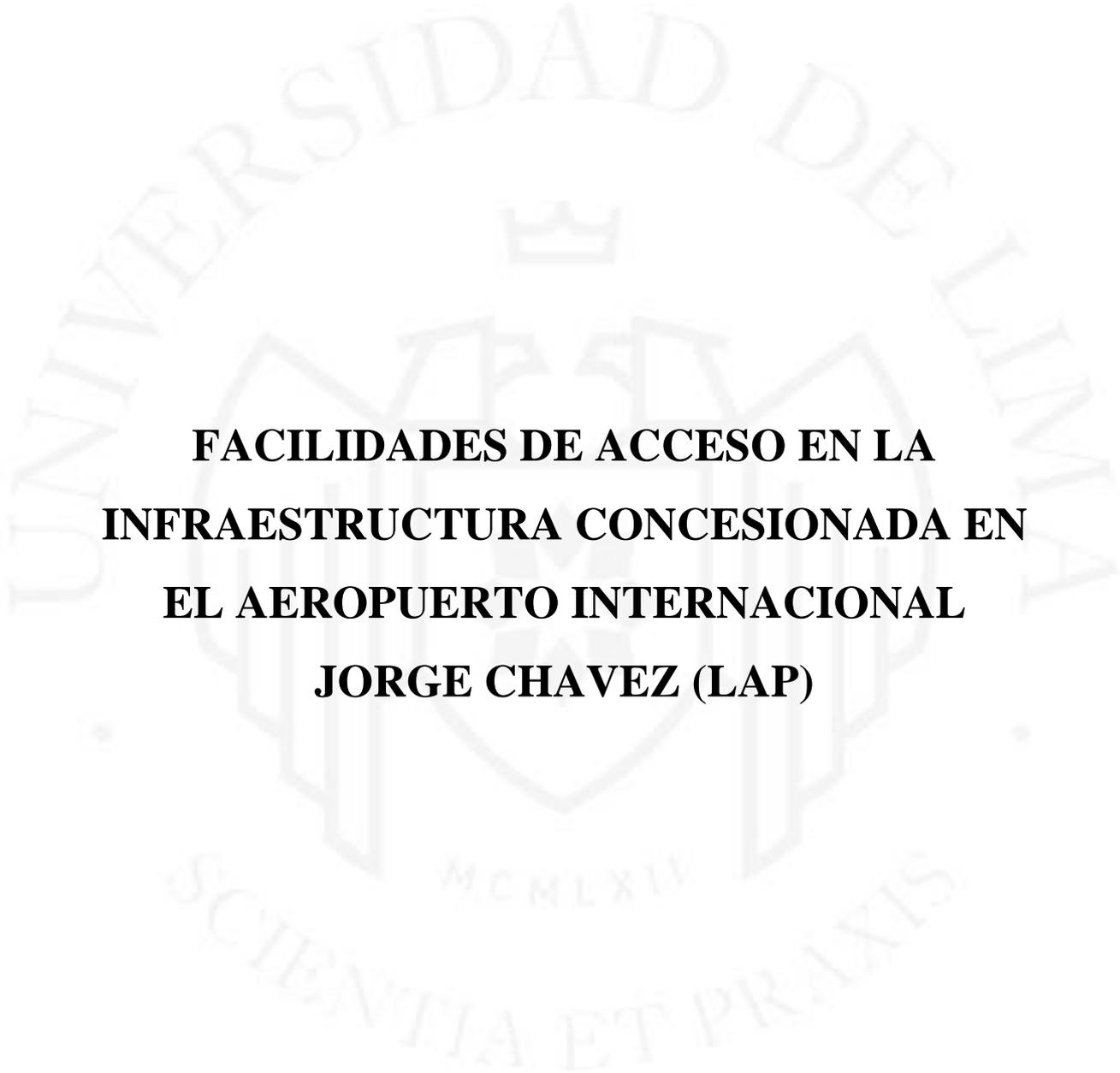
**Código 842791**

**Asesor**

Gustavo Ruy Jiménez Mendoza

Lima – Perú  
Marzo del 2019





**FACILIDADES DE ACCESO EN LA  
INFRAESTRUCTURA CONCESIONADA EN  
EL AEROPUERTO INTERNACIONAL  
JORGE CHAVEZ (LAP)**

## **AGRADECIMIENTOS**

Agradezco a Dios, que me guía y protege cada día, y a mis padres Lucia y Alfonso que siempre me alentaron a seguir adelante.



## TABLA DE CONTENIDO

<b>RESUMEN</b> .....	<b>1</b>
<b>INTRODUCCIÓN</b> .....	<b>3</b>
<b>CAPÍTULO I: EL PROBLEMA DE LA INVESTIGACIÓN.</b> .....	<b>5</b>
1.1. Planteamiento del problema.....	5
1.2. Formulación del problema. ....	6
1.3. Formulación de las preguntas. ....	7
1.4. El teorema de coase .....	7
1.5. OSITRAN. ....	9
<b>CAPÍTULO II: HIPÓTESIS</b> .....	<b>13</b>
2.1. La hipótesis .....	13
2.2. Diseño de la investigación .....	13
2.3. Descripción de la investigación .....	14
2.4. Variables .....	14
2.5. Delimitaciones .....	14
2.6. Limitaciones.....	14
<b>CAPÍTULO III: ANTECEDENTES</b> .....	<b>16</b>
<b>CAPÍTULO IV: BASE LEGAL</b> .....	<b>17</b>
<b>CAPÍTULO V: DESARROLLO DE LA INVESTIGACIÓN</b> .....	<b>19</b>
5.1 Procedimiento de emisión de mandato de acceso.....	19
5.2 Revisión de los Mandatos de Acceso en materia Aeroportuaria .....	22
5.2.1 Contratos de Concesión en infraestructura Aeroportuaria.....	22
5.2.2 Mandatos de Acceso en materia Aeroportuaria. ....	24
5.2.3 Lima Airport Partners S.R.L. ....	24
5.2.4 Aeropuertos Andinos del Perú S.A.....	27
5.2.5 Principales temas en desacuerdo entre la entidad prestadora y el usuario intermedio .....	28
5.2.6 Principales temas en desacuerdo entre AAP y usuario intermedio.....	29
5.2.7 Principales temas en desacuerdo entre Corpac y usuario Intermedio.....	30
5.2.8 Principales temas en desacuerdo de los mandatos de acceso: .....	31

5.2.9	Servicios esenciales que han estado expuestos a mandatos de acceso. ....	31
5.2.10	Servicios esenciales en mandatos de acceso a AAP. ....	33
5.2.11	Servicios esenciales en mandatos de acceso A Corpac. ....	33
5.2.12	Contratos tipo.....	36
5.2.13	Contratos tipo aprobados por OSITRAN en la Infraestructura Aeroportuaria .....	37
5.3	Incentivos establecidos en el REMA .....	39
5.4	Propuesta de solución .....	42
<b>CONCLUSIONES.....</b>		<b>44</b>
<b>RECOMENDACIONES.....</b>		<b>47</b>
<b>REFERENCIAS.....</b>		<b>48</b>
<b>BIBLIOGRAFÍA.....</b>		<b>50</b>



## ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 5.1 Mandatos de Acceso otorgados a la fecha .....	24
Tabla 5.2 Mandatos de Acceso a LAP en favor de distintos usuarios intermedios ...	25
Tabla 5.3 Mandatos de Acceso a LAP en favor de distintos usuarios intermedios ...	27
Tabla 5.4 Desacuerdos en los Mandatos de Acceso .....	29
Tabla 5.5 Mandatos de Acceso otorgados a la fecha AAP .....	29
Tabla 5.6 Desacuerdos en los Mandatos de Acceso .....	30
Tabla 5.7 Desacuerdos en los Mandatos de Acceso .....	31
Tabla 5.8 Mandatos de Acceso por servicio esencial LAP .....	32
Tabla 5.9 Mandatos de Acceso por servicio esencial LAP .....	33
Tabla 5.10 Mandatos de Acceso por servicio esencial CORPAC .....	33
Tabla 5.11 Mandatos de Acceso por servicio esencial LAP .....	34
Tabla 5.12 Contratos tipo aprobados por OSITRAN.....	37

## ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 5.1 Procedimiento para Solicitud de Acceso .....	20
Figura 5.2 Procedimiento de emisión de Mandato de Acceso .....	21
Figura 5.3 Contratos de concesión en aeropuertos.....	22
Figura 5.4 LAP: Total de Mandatos de Acceso .....	25
Figura 5.5 Procesos de renovación de los Mandatos de Acceso a LAP .....	26
Figura 5.6 AAP: Total de mandatos de acceso Rampa.....	28
Figura 5.7 Total de Mandatos de Acceso AAP.....	32
Figura 5.8 Total de Mandatos de Acceso 2005.....	35
Figura 5.9 Nuevos Contratos Tipo (Condiciones) .....	43

## ÍNDICE DE ANEXOS

Anexo 1: Condiciones de acceso transversales, Contratos Tipo.....	52
Anexo 2: Relación de Mandatos de Acceso - Aeropuertos.....	53
Anexo 3: Relación de LAP y Usuarios Intermedios .....	59
Anexo 4 Ingresos LAP.....	61



## RESUMEN

El objetivo de este Trabajo es determinar si las condiciones de acceso en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (Lima Airport Partners S.R.L - LAP) corresponden a las exigencias de las normas internacionales en materia de regulación.

Suele suceder que cuando los Usuarios Intermedios no logran ponerse de acuerdo, se tiene que recurrir a un Mandato de Acceso, el cual es un procedimiento engorroso que no necesariamente garantizará las condiciones más favorables para todos ellos. Ésta y otras dificultades nos llevan al planteo del problema que vamos analizar en el presente estudio: ¿El Contrato Tipo favorece la accesibilidad de los usuarios en el aeropuerto Internacional Jorge Chávez?

La finalidad de la regulación del acceso es generar una mayor satisfacción de los usuarios finales por la vía de una mayor competencia en los Servicios Esenciales o por medio de la utilización de mecanismos de mercado, que permitan obtener resultados cercanos a una situación competitiva. Los Servicios Esenciales son aquellos necesarios para completar la cadena logística del transporte de carga y de pasajeros (en una relación origen-destino), que requieren utilizar infraestructura controlada por la Entidad Prestadora y que ha sido calificada como Facilidad Esencial.

El literal d) del artículo 5° de la Ley de Supervisión de la Inversión Privada en Infraestructura de Transporte de Uso Público establece que uno de los objetivos de OSITRAN es el siguiente: “*Fomentar y preservar la libre competencia en la utilización de la infraestructura de transporte de uso público por parte de las Entidades Prestadoras, sean éstas concesionarios privados u operadores estatales (...)*” (Ley N° 26917, 1998).

Mediante la Resolución del Consejo Directivo N° 014-2003-CD-OSITRAN, publicado en el Diario Oficial “El Peruano” el 25 de setiembre de 2003, se aprobó el Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Transporte de Uso Público (REMA), el cual fue modificado mediante las Resoluciones del Consejo Directivo N° 054-2005-

CD-OSITRAN, N° 006-2009-DC-OSITRAN y N° 010-2015-CD-OSITRAN, las cuales fueron publicadas en el Diario Oficial “El Peruano” el 24 de setiembre de 2005, 11 de febrero de 2009 y 18 de marzo de 2015, respectivamente.

Asimismo, mediante Nota Circular N° 017-16-SCD-OSITRAN con fecha de recepción 30 de noviembre de 2016, en la Sesión de Consejo Directivo N° 601-16-CD-OSITRAN, se solicitó que se actualizara el informe remitido al Consejo Directivo en relación al pedido N° 002-545-15-CD-OSITRAN, referido *“a los mandatos de acceso tipo, actualizando el estudio de cláusulas en materia de estandarización, con el fin de proponer al Consejo Directivo un proyecto de mandato de acceso tipo en materia aeroportuaria”*.

En ese sentido, se propone aprobar nuevos Contratos Tipo para cada servicio esencial de las concesiones, estableciendo condiciones generales transversales y condiciones específicas para cada uno de estos contratos. Del mismo modo, para el caso de las entidades prestadoras que enfrentan procesos de negociación que no son individuales sino colectivos con los Usuarios Intermedios que operan en el aeropuerto, se recomienda que se establezcan nuevos contratos tipo para cada facilidad esencial, a fin de reducir los costos de transacción.

## INTRODUCCIÓN

El exceso de regulación, así como la no aplicación, interpretación y adecuación de los mismos al REMA, dificulta y retrasa los procedimientos para el Acceso generando dificultades las mismas que se traducen en mayores tiempos los mismos que generan mayores costos para el estado, tomando en cuenta que el contrato de concesión del AIJCH es un tipo de contrato oneroso en donde la concesión entrega al estado casi la mitad de sus ingresos la no aplicación oportuna de los mecanismos regulatorios conlleva a una menor recaudación en perjuicio del estado peruano.

Del mismo modo, los trámites engorrosos generan una burocracia, la misma que puede desencadenar la captura del regulador, haciendo peligrar el sistema de la APP hoy en día contaminadas por los procesos de corrupción y por ende la no ejecución de muchos proyectos indispensables para el desarrollo del país.

El Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (AIJCH) inaugurado en el año de 1966 como remplazo del antiguo aeropuerto de Limatambo, es el principal terminal aéreo del Perú, ocupando en una situación privilegiada dentro del continente sudamericano lo que lo convierte en Hub natural de la región, en la actualidad cuenta con más de 20 000 000 millones de pasajeros anuales los mismos que vienen incrementándose a tasas cercanas de 13% anuales.

A partir del año 2001 fue entregado en concesión a la empresa Germano Estadunidense LIMA AIRPORT PARTNERS quien controla más del 70% del accionariado, dicha concesión ha permitido dinamizar las operaciones siendo el Hub de compañías de aviación como LATAM y AVIANCA TACA sin embargo este crecimiento exponencial en el número de pasajero ha sido frenado por la no entrega de terrenos por parte del gobierno central, expropiaciones las cuales demoraron más de lo previsto por una falta de leyes que imposibilitan las expropiaciones generando un perjuicio para la Concesión y una demanda insatisfecha de facilidades esenciales para las usuarios intermedios, líneas aéreas, proveedores aéreos reflejando un malestar en los pasajeros por la congestión resultante.

Al no haber crecido la infraestructura de manera acorde con el número de pasajeros como estuvo previsto en el Contrato de Concesión, los Servicios Esenciales se vuelven escasos y por lo que el Regulador tiene que intervenir en la correcta asignación de estos.



# CAPÍTULO I: EL PROBLEMA DE LA INVESTIGACIÓN

## 1.1.Planteamiento del Problema.

Es el exceso de regulación es un impedimento para el adecuado desarrollo de las concesiones en el Perú. Para hablar de regulación en materia de infraestructura en el Perú, y en particular sobre infraestructura aeroportuaria, debemos definir primero dos conceptos básicos: el de las fallas de mercado y el de las Asociaciones Público-Privadas (APP).

En economía, una falla de mercado es una situación que se produce cuando el mercado no es capaz de asignar los recursos de forma eficiente. Si bien el mercado se regula solo por las leyes de oferta y demanda, en donde hay “x” compradores e “y” productores, los mismos que llevan su producto a un mercado en donde se fija el precio, y al interceptarse ambas curvas, se genera el bienestar máximo para los consumidores porque el precio es aquel en que todos ganan.

Ahora bien, ante la imposibilidad de que haya competencia en aquellas infraestructuras que por su magnitud no pueden ser construidas a la vez -para que generen competencia y el mercado solo las regule- resulta imperativa una intervención del Estado como obra directa o una participación del sector privado por un determinado número de años para que la administre, siendo estos últimos los llamados contratos de concesión.

Los orígenes de las concesiones en el Perú se remontan al año 1,888 durante el gobierno de Andrés Avelino Cáceres el llamado contrato Grace. Ante la crisis económica generada por la guerra con Chile, con la consecuente pérdida del salitre y guano, el Estado no pudo honrar su deuda, generando dicho contrato por el cual se liberaba al Perú del pago de los Bonos de la Deuda Externa del Perú, a cambio de la entrega de la administración de sus ferrocarriles por 66 años, entre otras concesiones. Si bien este fue muy criticado fue una salida a la dura crisis por la que atravesábamos, dando origen a una asociación Público Privada hoy en día APP.

Actualmente, el Artículo 3° del Decreto Legislativo N° 1012, afirma que las Asociación Público Privada (APP) “*son modalidades de participación de la inversión privada en las que se incorpora experiencia, conocimientos, equipos, tecnología, y se distribuyen riesgos y recursos, preferentemente privados, con el objeto de crear, desarrollar, mejorar, operar o mantener infraestructura pública o proveer servicios públicos*” ( p.2).

## **1.2. Formulación del Problema.**

Definición APP existen muchas definiciones e interpretaciones de de APP en diferente pudieses de la Región así como mucha normatividad al respecto la misma que muchas veces se contrapone sin embargo los reglamentos no son bien interpretados y están susceptibles de mejoras.

El Ministerio de Economía y Finanzas (MEF) clasifica a las APP en auto sostenibles y cofinanciadas, contemplando ambas los principios de valor por dinero, transparencia, competencia, asignación adecuada de riesgos y responsabilidad presupuestal. Ahora bien, respetando estos principios, resulta imperativo realizar una buena evaluación de la APP que el Estado planea concesionar, la viabilidad y factibilidad técnicas del proyecto, su viabilidad comercial, si ofrece valor por dinero y si es fiscalmente responsable. Asimismo, durante su estructuración deben identificarse todos los riesgos para su correcta asignación entre las partes, concedente y concesionario, asumiendo el riesgo aquella parte que está en mejores condiciones de afrontarlo.

Es importante también tener en cuenta que, en nuestro país, al igual que en otros países de América Latina, como México, Chile y Colombia, han existido importantes diferencias en la variedad del desempeño de las concesiones de carreteras, como lo afirma Sinisterra (2017) quien ejemplifica estas divergencias en el Perú con contratos como los de IIRSA SUR en 2005 y NORVIAL en 2003.

En el Perú se ha consultado con expertos en Regulación Aeroportuaria como es el caso del actual Jefe de Aeropuertos de OSITRAN Eco. Danilo Campos Flores: Quien

manifiesta que el exceso de Regulación o sobre regulación en los Aeropuertos dificulta y encarece las actividades del regulador con consecuencias negativas para la concesión.

Así mismo el Supervisor de Inversiones Ing. Hernán Moreno Delgado manifiesta al respecto la no aplicación inmediata de las normas regulatorias encarece los Costos Operativos que finalmente son cargados al Proyecto.

### **1.3. Formulación de las Preguntas.**

- ¿Es la mala Regulación un factor que contribuye a la burocracia Administrativa?
- ¿El exceso de Regulación contribuye a la Corrupción?
- ¿Es el estado un mal Administrador?
- ¿La creación de Contratos Tipo favorece la correcta asignación de recursos?

### **1.4. El Teorema de Coase**

Ronald Coase fue laureado con el Premio del Banco de Suecia en Ciencias Económicas en memoria de Alfred Nobel en 1991 por el descubrimiento y aclaración del significado de los costes de transacción y derechos de propiedad para la estructura institucional y el funcionamiento de la economía.

Es importante hacer referencia a los Costos de transacción referidos en el teorema de Coase; el error de análisis de los economistas radica básicamente en considerar al gobierno como una fuerza correctiva de las fallas de mercados que no tiene costos, lo que está muy lejos de la realidad. Coase argumenta que, en la medida que los costos de transacción sean bajos o inexistentes y que los derechos de propiedad establecidos en los fallos judiciales no permitan una solución económica eficiente, se producirá una reasignación de estos derechos hacia aquellos que los valoran más, aunque las cortes fallen en contra de éstos. Jaime (2013) lo explica afirmando que *“la asignación inicial de los derechos de propiedad no es importante con la condición de que estos derechos*

*puedan ser intercambiados libre y voluntariamente*”. Esta proposición es la que se conoce como Teorema de Coase (p.4).

Hoy en día sería imposible pensar en dos aeropuertos que se hagan competencia uno al costado del otro ofreciendo menores costos de aterrizaje y despegue o dos horas gratis de estacionamiento en manga o salones VIP gratuitos para pasajeros en tránsito, cosa que, en otro tipo de negocios dentro del rubro de servicios, tales como restaurantes o tiendas por departamentos, al ofrecer una mejor atención la competencia favorece al usuario final. Sin embargo, en el caso de servicios como el de telefonía móvil en donde la competencia es prácticamente una batalla campal en donde un operador ofrece un determinado número de minutos por x soles y una cantidad de megas y aplicaciones gratis mientras que otro operador disminuye el precio aumentando los beneficios, también debe haber una regulación para evitar principalmente que estos se coludan entre sí. Éste es el mejor ejemplo de cómo una buena regulación hace que los operadores se comporten en un estado de competencia favoreciendo al usuario final, quien es el beneficiado por obtener cada día un mejor servicio y un menor precio.

En los estados modernos vemos gran cantidad de APP con diferentes matices, unas por el lado de la demanda y las otras por el lado de la oferta; si el estado garantiza la demanda estamos ante concesiones cofinanciadas, como es el caso de Aeropuertos del Perú, y si el privado pone el capital ante una demanda auto sostenible estamos ante una concesión onerosa, como ocurrió por ejemplo con Lima Airport Partners (LAP). La estructura de riesgos debe traducirse cabalmente en el contrato de concesión, pues de esto dependerá también los pagos a efectuarse y las responsabilidades.

Otra razón por la cual el Estado debe regular son los peligros eminentes en temas medio ambientales, en salud, en educación, escasez de cuotas pesqueras y vedas de recurso; pero eso sería considerado como una regulación clásica o necesaria, mientras que la regulación moderna en infraestructura es aquella regulación que se debe sentir lo menos posible y debe tender a desaparecer con el transcurso del tiempo; efectivamente, toda oferta debe ser capaz de generar su propia demanda, y con ello no estamos diciendo que esta regulación sea innecesaria, sino por el contrario debe ser capaz de impulsar ciertos sectores que han estado postergados o retrasados a nivel de su desarrollo así como

otros imprescindibles que deben ser normados, como es el caso de la infraestructura aeroportuaria.

En realidad, no todos los aeropuertos son necesarios; muchos son construidos por presiones políticas o promesas electorales, sin considerar el contexto económico y funcional de la región, por lo cual es muy probable que tarden muchos años en alcanzar un punto de equilibrio o que se conviertan en elefantes blancos. Una regulación responsable es aquella que favorece los tres vértices de la pirámide, es decir, al usuario final, al estado y al concesionario, ya que muchas veces es el inversionista que como tal corre un riesgo y éste debe ser retribuido.

El Perú cuenta con una normatividad al respecto con el Decreto Legislativo N° 106 modificado por las leyes N° 30114 y 30167, y el Decreto Legislativo N° 1012 publicado el 13 de mayo de 2008 y modificado por la ley 29771, los cuales generan un marco legal para la participación del Sector Público en la prestación de servicios en la APP con el objeto de generar empleo y dar competitividad al país; el Decreto Legislativo N° 1012, insiste en el carácter ineluctable de este marco legal: *“resulta indispensable contar con un marco legal que regule la participación del sector privado en la operación de infraestructura pública o la prestación de servicios públicos, con el fin de determinar los principios y procedimientos aplicables a dicha participación mediante la modalidad de Asociación Público Privada”* (p.1).

### **1.5.OSITRAN.**

En materia de Regulación de Infraestructura de Transporte Público en el Perú se cuenta con el Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (OSITRAN), entidad creada en 1998 y que tiene como Marco Legal la Ley N° 26917, cuyas funciones son las de regular y supervisar la infraestructura de transporte de uso público, garantizando su funcionamiento eficiente en beneficio de los usuarios, del estado y de las entidades prestadoras en forma técnica imparcial y transparente.

OSITRAN cuenta con un consejo directivo, un tribunal de controversias, una Gerencia General, gerencias de Línea Supervisión y Regulación, así como gerencias de

asesoría legal y administrativa, además de contar con jefaturas por cada infraestructura concesionada que supervisan los aspectos administrativos financieros de operaciones e inversiones dependiendo de cada Contrato, tal como se puede constatar en la ley N° 26917 publicada en el diario oficial El Peruano el viernes 23 de enero de 1998 (p.2).

De acuerdo a lo establecido en el artículo 3° de dicha ley, la Ley de Creación de OSITRAN, esta Entidad tiene como misión regular el comportamiento de los mercados en los que actúen las Entidades Prestadoras (como en este caso el Concesionario), así como el cumplimiento de los contratos de concesión cautelando en forma imparcial y objetiva los intereses del Estado, de los inversionistas y de los usuarios, garantizando la eficiencia en la explotación de la infraestructura bajo su ámbito.

El literal d) del artículo 5° de la Ley N° 26917 – Ley de Supervisión de la Inversión Privada en Infraestructura de Transporte de Uso Público, establece que uno de los objetivos de OSITRAN es el de *“Fomentar y preservar la libre competencia en la utilización de la infraestructura de transporte de uso público por parte de las Entidades Prestadoras, sean éstas Concesionarios privados u operadores estatales (...)”*.

La manera en la que un Usuario Intermedio accede a la infraestructura concesionada es a través del Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Transporte de Uso Público (REMA), aprobado mediante la Resolución de Consejo Directivo N° 014-2003-CD-OSITRAN y sus modificatorias, en su exposición de motivos dicho reglamento señala que *“(...) su finalidad fue la de promover el bienestar de los usuarios por la vía de una mayor competencia en la prestación de servicios que resultan esenciales para completar la cadena logística del transporte de carga y de pasajeros; y que requieren utilizar, de manera indispensable, Facilidades Esenciales controladas por una Entidad Prestadora (...)”* (p.3)

Asimismo, el artículo 6 del REMA, señala que no constituye objeto de este Reglamento, entre otros, el Acceso a la Infraestructura por parte de Usuarios Finales, Intermedios y de otros proveedores, con fines distintos a la prestación de servicios no calificados como Esenciales, ni los servicios que se brinden de manera ocasional o por situación de emergencia (p.6). Por su parte, el artículo 7 del REMA estableció la definición del concepto de acceso como *“el derecho que tiene un usuario intermedio de*

*utilizar una Facilidad Esencial como recurso necesario para brindar Servicios Esenciales que se integran a la Cadena Logística. En tal virtud, el presente Reglamento regula el fenómeno económico relativo a la insustituible utilización de las Facilidades Esenciales por parte de los usuarios intermedios” (p.7)*

Por otro lado, de acuerdo a lo establecido en el artículo 9° del REMA, constituye Facilidad Esencial aquella instalación o infraestructura de transporte de uso público o parte de ella, que cumple con las siguientes condiciones: i) Es administrada o controlada por un único o un limitado número de Entidades Prestadoras; ii) No es eficiente ser duplicada o sustituida; y iii) El acceso a ésta es indispensable para que los Usuarios Intermedios realicen las actividades necesarias para completar la cadena logística del transporte de carga o pasajeros en una relación origen - destino. Asimismo, el artículo 10 del REMA, define los Servicios Esenciales como *“aquellos que son necesarios para completar la cadena logística del transporte de carga o pasajeros en una relación origen – destino y que, para ser provistos, requieren utilizar necesariamente una Facilidad Esencial” (p.17)*

Estos dos conceptos, “facilidad esencial” y “usuario intermedio”, claramente definidos en el REMA, son la base para entender el “acceso”, materia del REMA. De este modo, que la facilidad esencial es aquella que -como su nombre lo indica- es indispensable para que se dé el servicio; en el caso en cuestión de los aeropuertos estaríamos ante los counter, estaciones de línea, oficinas operativas y operativa-área gris.

En el Reglamento de acceso a la infraestructura del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (AIJCH) se especifican claramente y en detalle las definiciones de todos estos conceptos: i) Los counter son necesarios para que las aerolíneas atiendan al pasajero en la recepción de su equipaje y chequeo de sus boletos y documentación; ii) La Rampa o asistencia en tierra (autoservicio/terceros) está compuesta por aquellos que servicios que asisten a las naves en tierra, necesarios para su operación tanto de embarque o desembarque de pasajeros, equipaje, carga y correo.; iii) El abastecimiento de combustible consiste en el servicio de suministro de combustible para aeronave a los explotadores aéreos que operan en el AIJCH; iv) La atención de tráfico de pasajeros y equipaje consiste en la prestación, por parte del explotador aéreo, de los servicios indispensables a efectos de completar la sección de la cadena logística de transporte

vinculada a la atención del tráfico de pasajeros y carga; v) El mantenimiento de aeronaves en hangares y otras áreas para aerolíneas consiste en el mantenimiento Preventivo que las aerolíneas se prestan; vi) Las oficinas operativas son las que tiene las aerolíneas para su personal administrativo. El área gris son oficinas que aún no han sido acondicionadas no obstante son requeridas por las aerolíneas como uso múltiple y deben ser normadas por el concesionario para la asignación de tarifas; y vii) Las estaciones de línea son aquellas oficinas que generalmente se encuentran del lado de la plataforma de estacionamiento de las aeronaves en las cuales se guardan los repuestos de las mismas. (pp. 5-9)

El usuario intermedio es aquel usuario que, como su nombre lo indica, no es el que recibe el servicio; en el caso de los aeropuertos el usuario final sería el pasajero, el intermedio serían las aerolíneas principalmente, pero existen otros usuarios intermedios como los operadores logísticos que brindan diversos tipos de servicios a las aeronaves, por ejemplo, servicios de estacionamiento, de manipuleo de la carga, de alimentación a bordo, mantenimiento, etc.

## **CAPÍTULO II: HIPÓTESIS**

### **2.1.La Hipótesis**

El presente trabajo corresponde a un tipo de investigación descriptivo - transversal- de observación. Se utilizará métodos generales de análisis, síntesis, inducción y deducción, para poder concebir el problema objeto de investigación como un todo integrado por las partes interrelacionadas entre sí.

Por ello, el método hipotético deductivo es el camino que lleva a la verificación de las hipótesis antes mencionadas y es el método que será utilizado en la elaboración de la tesis ya que se planteará el procesamiento lógico deductivo que se tiene que seguir para poder hacer operativas las variables indicadas en las hipótesis.

La trascendencia de esta investigación radica en permitir concientizar sobre lo que significa el exceso de regulación, específicamente la no existencia de Contratos Tipo

Las reguladoras deben ser conscientes de que los Contratos de Concesión no son perfectos y por ende son susceptibles de interpretación y por ende de cambios en los reglamentos para que estos también puedan adaptarse a los nuevos requerimientos

### **2.2.Diseño de la Investigación**

El presente trabajo tiene un alcance descriptivo. De esta forma, busca especificar las características de las condiciones de acceso según el reglamento teniendo en cuenta los plazos los mismos que pueden llegar a ser excesivos en el AIJCH y las consecuencias de sobre los costos ocultos.

### **2.3.Descripción de la Investigación**

El ámbito de la investigación está dado en la gerencia de supervisión de OSITRAN, específicamente en el área de aeropuertos. Producto de ello, se ha tomado en cuenta la opinión de los siguientes expertos: (1) el asesor de Aeronáutica Oscar Herrera Benavides; (2) el actual Subgerente de Aeropuerto, Danilo Campos Flores; (3) el Supervisor de Inversiones, Ing. Hernán Moreno Delgado.

### **2.4.Variables**

En la presente investigación se considera al tiempo de resolución de los Mandatos de Acceso como la variable de incremento de los costos que a su vez dificulta la conducta de las concesiones alejándolas de los mercados de competencia perfecta.

En el Perú, los reglamentos internos definen los plazos los mismos que por un exceso de regulación se podrían volver burocráticos alejando la regulación de su principal objetivo que es un comportamiento similar a un mercado de competencia perfecta.

### **2.5.Delimitaciones**

Para efectos del presente trabajo se toma en cuenta los mandatos de acceso del AIJCH por ser la concesión aeroportuaria de mayor antigüedad en el Perú sin embargo los resultados de esta investigación alcanzan a las demás concesiones en infraestructura de transporte de uso público e incluso a los demás reguladores en las que el exceso de regulación dificulta los resultados de una buena regulación y favorece la captura del regulador.

### **2.6.Limitaciones**

Por ser los organismos reguladores instituciones relativamente joven y el modelo regulatorio relativamente nuevo, pese a existir como ya lo hemos mencionado con

anterioridad ejemplos donde el privado asume el rol estatal como el caso del Contrato Grace considerada como la primera Concesión la data es escasa y los registros no son los más adecuados sin embargo se ha encontrado en la Gerencia de Supervisión de OSITRAN información valiosa para el presente trabajo la misma que viene siendo trabajada con un alto grado de profesionalismos.

Otra limitación sería la falta de difusión de los temas regulatorios en los usuarios intermedios y finales los cual no contribuye a una adecuada retroalimentación.



### **CAPÍTULO III: ANTECEDENTES**

Mediante la Resolución del Consejo Directivo N° 014-2003-CD-OSITRAN, publicado en el Diario Oficial “El Peruano” el 25 de setiembre de 2003, se aprobó el Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Transporte de Uso Público (REMA), el cual fue modificado mediante las Resoluciones del Consejo Directivo N° 054-2005-CD-OSITRAN, N° 006-2009-DC-OSITRAN y N° 010-2015-CD-OSITRAN, las cuales fueron publicadas en el Diario Oficial “El Peruano” el 24 de setiembre de 2005, 11 de febrero de 2009 y 18 de marzo de 2015, respectivamente.

Mediante Nota Circular N° 017-16-SCD-OSITRAN con fecha de recepción 30 de noviembre de 2016, en la Sesión de Consejo Directivo N° 601-16-CD-OSITRAN, el Consejo Directivo de OSITRAN solicitó que se actualice el informe remitido al Consejo Directivo en relación al pedido N° 002-545-15-CD-OSITRAN, referido “a los mandatos de acceso tipo, actualizando el estudio de cláusulas materia de estandarización; con el fin de proponer al Consejo Directivo un proyecto de mandato de acceso tipo, en materia aeroportuaria”.

Tomando en cuenta que, por las demoras en la implementación de los mandatos de Acceso, éstos muchas veces no son consensuados por todos los Usuarios Intermedios por existir altos Costos de Transacción asociados a la pérdida de tiempo que muchas veces ellos no están dispuestos a asumir, no hay más remedio que aceptar unas condiciones que no son las mejores, debilitando así la Cadena Logística en contra de los Intereses de la Concesión.

## CAPÍTULO IV: BASE LEGAL

El literal d) del artículo 5° de la Ley N° 26917 – Ley de Supervisión de la Inversión Privada en Infraestructura de Transporte de Uso Público, establece que uno de los objetivos de OSITRAN es el siguiente: *“Fomentar y preservar la libre competencia en la utilización de la infraestructura de transporte de uso público por parte de las Entidades Prestadoras, sean éstas concesionarios privados u operadores estatales (...)”* (p.1). Igualmente, el literal p) del numeral 7.1 de la precitada Ley, señala como una de sus principales funciones: *“Cautelar el acceso en el uso de la infraestructura pública nacional de transporte y en general, proteger los intereses de todas las partes que intervienen en las actividades relacionadas a dicha infraestructura.”* ( p.2)

De igual manera, el artículo 9° del Reglamento General de OSITRAN (REGO), aprobado mediante D.S. N° 044 – 2006 – PCM y sus modificatorias, define el Principio de Libre Acceso, como uno de los Principios de Acción de OSITRAN, indicando que: *“La actuación de OSITRAN deberá orientarse a garantizar al usuario el libre acceso a la prestación de los servicios, y a la infraestructura, siempre que se cumplan los requisitos legales y contractuales correspondientes.”* (p.10), mientras que el artículo 11° del REGO establece que, en ejercicio de su función normativa, OSITRAN puede dictar normas relacionadas con el acceso a la utilización de las facilidades esenciales a la Infraestructura (p.12). Asimismo, el artículo 16° del REGO establece que la función reguladora es competencia exclusiva del Consejo Directivo de OSITRAN (p.14).

El numeral 1 del artículo 7° del Reglamento de Organización y Funciones de OSITRAN, aprobado por Decreto Supremo N° 012-2015-PCM, señala que el Consejo Directivo ejerce la función reguladora respecto de la infraestructura de transporte de uso público de competencia de OSITRAN, en tanto que el numeral 8 del citado artículo señala que es función del Consejo Directivo el emitir mandatos de acceso conforma a la normativa del OSITRAN en la materia (p.8). De igual modo, el artículo 11° del Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Transporte de Uso Público (REMA), aprobado por Resolución de Consejo Directivo N° 014-2003-CD/OSITRAN y sus modificatorias, establece que OSITRAN está facultado para ordenar el otorgamiento del

derecho de Acceso o sustituir la voluntad de las partes en caso de falta de un acuerdo entre ellas (p.17).

El artículo 43° del REMA establece que OSITRAN podrá emitir Mandatos de Acceso, determinando, a falta de acuerdo, el contenido íntegro o parcial del Contrato de Acceso. Los términos del Mandato constituyen o se integran al Contrato de Acceso en lo que sean pertinentes (p.29). Finalmente, el artículo 44° del REMA establece que el Consejo Directivo de OSITRAN está facultado a emitir Mandatos de Acceso, a solicitud del Usuario Intermedio, cuando las partes no han llegado a ponerse de acuerdo sobre los cargos o condiciones de Acceso (p.29).



## CAPÍTULO V: DESARROLLO DE LA INVESTIGACIÓN

### 5.1 Procedimiento de Emisión de Mandato de acceso

El REMA contempla un conjunto de reglas de procedimiento para obtener acceso a las facilidades esenciales, que se distinguen en función de la modalidad en que se logra dicho acceso, es decir, si es mediante un contrato derivado de negociación directa, de una subasta, o a través de un mandato emitido por el OSITRAN.

Para lograr el acceso a facilidades esenciales según lo previsto en el REMA, el Usuario Intermedio presenta la solicitud de acceso a la Entidad Prestadora y ésta cuenta con un plazo máximo de 15 días para evaluar la solicitud y dar respuesta a la misma. Si no responde en dicho plazo, la solicitud se considerará procedente. Para denegar una solicitud se debe presentar alguna de las razones previstas en el REMA y la Entidad Prestadora debe señalar la justificación que sustenta la denegatoria. El REMA indica claramente que en este caso el solicitante podrá presentar un recurso de reconsideración ante la Entidad Prestadora y si ésta desestima el recurso deberá elevarlo al Tribunal de Solución de Controversias del OSITRAN para que resuelva la controversia (p.48).

Revisión de Mandatos de Acceso: Si la solicitud es declarada procedente pueden presentarse dos escenarios: i) si la Facilidad Esencial no enfrenta restricciones a la disponibilidad de uso, se iniciará un período de negociación directa en un plazo de 5 días una vez vencido el plazo para evaluar la solicitud; o, ii) si la Facilidad Esencial enfrenta restricciones a la disponibilidad de uso, la Entidad Prestadora deberá publicar en un plazo máximo de 5 días un extracto de la solicitud de Acceso. Dentro de los 10 días siguientes, cualquier interesado en acceder a la misma infraestructura puede presentar una solicitud. Concluido el plazo para la presentación de nuevas solicitudes, en REMA indica que la Entidad Prestadora notificará al o los interesados si el procedimiento de Acceso a la Facilidad Esencial se realizará mediante subasta o negociación directa, considerando la disponibilidad de infraestructura y el número de solicitudes recibidas (p.40).

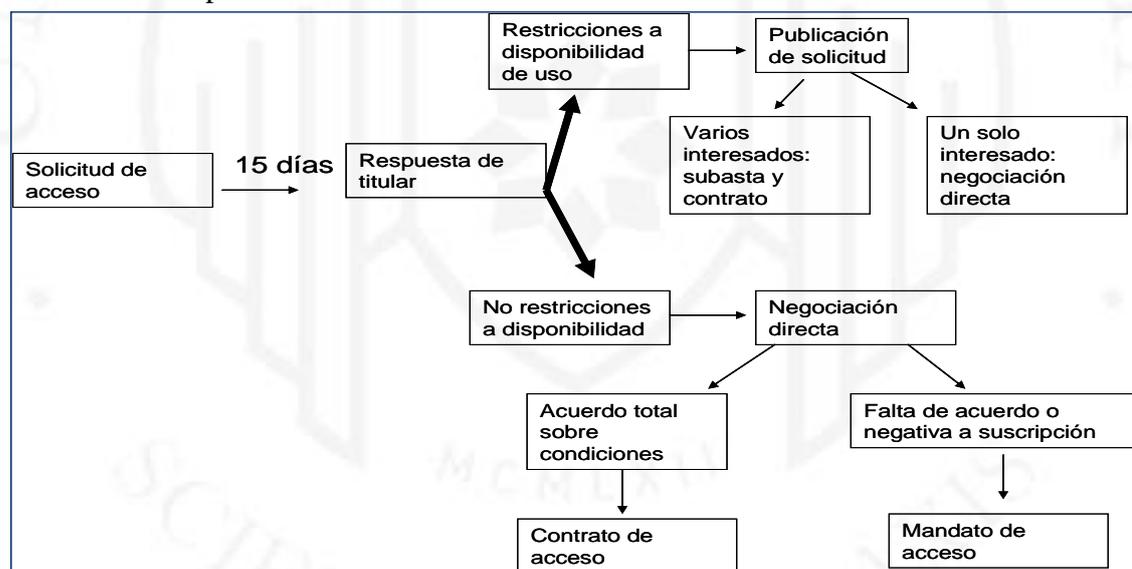
En caso de negociación directa, ésta se iniciará en el plazo de 5 días contados desde la conclusión del plazo para la presentación de nuevas solicitudes y durará hasta

que se celebre el Contrato de Acceso o el Usuario Intermedio comunique su decisión de dar por terminada la negociación al no haberse logrado un acuerdo sobre las condiciones de Acceso. Si se llega a un acuerdo y se suscribe un Contrato de Acceso, el OSITRAN tiene la potestad de revisar lo acordado por las partes. Sin embargo, de existir más solicitudes que disponibilidad de infraestructura, se debe convocar a subasta en un plazo no mayor a 15 días. Para ello, la Entidad Prestadora deberá elaborar las bases y realizar el proceso de subasta de acuerdo con las reglas previstas por el REMA, hasta que se suscriba uno o varios Contratos de Acceso con el o los adjudicatarios en la subasta, en función de la disponibilidad de la Facilidad Esencial.

En siguiente Figura se presenta gráficamente este proceso para obtener el acceso, en sus distintas modalidades, desde el momento de la solicitud hasta la emisión del contrato o del mandato:

Figura 5.1

Procedimiento para Solicitud de Acceso



Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización – OSITRAN. (2013)

Elaboración: Propia.

Siguiendo con la descripción del procedimiento, en el caso en que el usuario intermedio diera por finalizada la negociación, podrá solicitar la emisión de un mandato dentro de un plazo de treinta días. En cumplimiento de lo establecido en el Artículo 97° del REMA, la Solicitud de Emisión de Mandato de Acceso presentada por el usuario

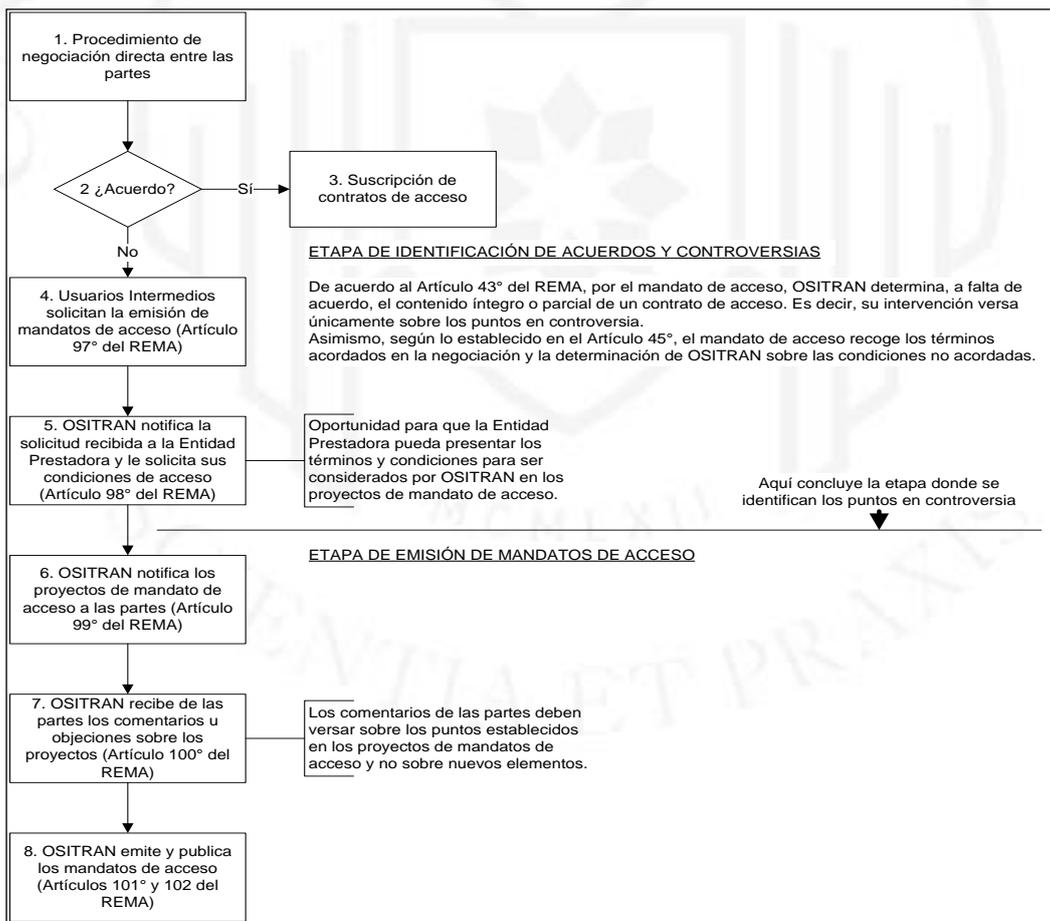
intermedio al Regulador es trasladada a la Entidad Prestadora a fin de que remita sus condiciones y cargos de acceso propuestos dentro del plazo de cinco días (p.48).

Dentro del plazo de treinta días hábiles, el cual puede ser ampliado en quince días adicionales, OSITRAN emitirá el proyecto de mandato de acceso solicitado, el cual, conforme lo señalado en el Artículo 99° del REMA, deberá ser remitido a las partes a efectos de que éstas expresen por escrito sus comentarios u objeciones dentro del plazo de diez (10) días de notificado, y así continuar con el procedimiento previsto en el artículo 100° y siguientes del REMA. Posterior a la etapa de observaciones y comentarios, OSITRAN cuenta con un plazo de 30 días hábiles para emitir el mandato de acceso (p.50).

En el siguiente flujograma se muestra el procedimiento que se sigue cuando se emite un mandato de acceso a favor de los usuarios intermedios:

Figura 5.2

Procedimiento de emisión de Mandato de Acceso



Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización – OSITRAN. (2013)

Elaboración: Propia.

## 5.2 Revisión de los Mandatos de Acceso en Materia Aeroportuaria

Por mandato de acceso, OSITRAN determina, a falta de acuerdo, el contenido íntegro o parcial de un contrato de acceso o la manifestación de voluntad para celebrarlo por parte de la Entidad Prestadora; en ese sentido, recoge los términos acordados en el proceso de negociación de los contratos de acceso y la determinación de OSITRAN sobre las otras condiciones no acordadas.

### 5.2.1 Contratos de Concesión en Infraestructura Aeroportuaria.

En el siguiente Tabla se muestran los contratos de concesión suscritos a la fecha en materia aeroportuaria.

Figura 5.3

#### Contratos de Concesión en Aeropuertos

ID	Contrato de Concesión	Objeto de la concesión	Entidad Prestadora	Ubicación	Fecha Suscripción del Contrato de Concesión	Plazo de concesión (Años)	Modalidad	Nº de Adendas
1	Aeropuerto Internacional Jorge Chavez	Construcción, Mejora, Conservación y Explotación del Aeropuerto Internacional "Jorge Chávez"	Lima Airport Partners S.R.L. (LAP)	Lima	14/02/2001	30 <sup>a/</sup>	Autofinanciada	6
2	Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia del Perú (12 aeropuertos: Aeropuerto de Anta-Huaraz, Chachapoyas, Pucallpa, Talara, Tarapoto, Trujillo, Tumbes, Iquitos, Cajamarca, Pisco, Chiclayo y Piura.)	Otorgar en Concesión el diseño, la construcción, mejora, Mantenimiento y Explotación de los Aeropuertos.	Aeropuertos del Perú (ADP).	Ancash, Cajamarca, Amazonas, Loreto, Ucayali, Tumbes, San Martín, La Libertad, Lambayeque, Ica, Piura	11/12/2006	25 <sup>a/</sup>	Cofinanciada	8
3	Segundo Grupo de Aeropuertos de Provincia del Perú (6 aeropuertos: Aeropuerto de Andahuaylas, Arequipa, Ayacucho, Juliaca, Puerto Maldonado y Tacna)	Contrato de Concesión para el diseño, construcción, mejoramiento, mantenimiento y explotación del Segundo Grupo de Aeropuertos de Provincia.	Aeropuertos Andinos del Perú S.A.	Tacna, Arequipa, Puno, Madre de Dios, Ayacucho y Apurímac	05/01/2011	25 <sup>b/</sup>	Cofinanciada	3
4	Aeropuerto Internacional de Chinchero en Cusco (AICC)	Diseño, financiamiento, construcción, operación y mantenimiento del AICC	Sociedad Aeroportuaria Kuntur Wasi S.A.	Cusco	04/07/2014	40 <sup>a/</sup>	Cofinanciada	0

Nota: a/ La Concesión se otorga por un plazo contados desde la Fecha de Suscripción del Contrato de Concesión.

b/ La Concesión se otorga por un plazo contados desde la Fecha de Cierre.

Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización – OSITRAN. (2013)

Elaboración: Propia.

De la tabla precedente, se observa que los contratos de concesión de Aeropuertos se otorgaron bajo la modalidad de concesiones cofinanciadas por el Estado (Aeropuertos del Perú S.A., Sociedad Aeroportuaria Kuntur Wasi S.A. y Aeropuertos Andinos del Perú S.A.) y bajo la modalidad de concesión Autofinanciada (Lima Airport Partners S.R.L.), esto de conformidad con el literal a) y c) del artículo 14° del TUO – Decreto Supremo N° 059-96-PCM, siendo estas concesiones una APP.

Asimismo, los contratos de concesión de Aeropuertos señalan que, para el acceso y utilización de las facilidades esenciales aeroportuarias, calificadas como tales en el REMA, el concesionario y los usuarios intermedios estarán sometidos al cumplimiento y aplicación del referido reglamento, así como sus normas modificatorias. En ese sentido, de acuerdo a lo establecido en el REMA, cada entidad prestadora deberá contar con un Reglamento de Acceso aprobado por OSITRAN, con el fin de otorgar a los potenciales Usuarios Intermedios toda la información relevante necesaria para solicitar el Acceso.

Al respecto, la lista de Servicios Esenciales para el área Aeroportuaria, se detallan en el Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Transporte de Uso Público (REMA), los cuales se señalan a continuación: i) Rampa o asistencia en tierra (autoservicio/terceros); ii) Abastecimiento de combustible; iii) Atención de tráfico de pasajeros y equipaje (oficinas necesarias para las operaciones y counters); y iv) Mantenimientos de aeronaves en hangares y otras áreas para aerolíneas.

En tal sentido, a fin que el usuario intermedio presente cualquiera de los servicios esenciales que se detallan en el numeral precedente, el concesionario y el usuario intermedio deben suscribir un contrato de acceso, el cual tiene como finalidad de establecer la relación jurídica existente entre la entidad prestadora y un usuario intermedio que requiere la utilización de la facilidad esencial, con el objeto de prestar un determinado servicio esencial, en este sentido, todo usuario intermedio que desee brindar un Servicio Esencial deberá suscribir o deberá mantener con entidad prestadora un Contrato de Acceso.

### 5.2.2 Mandatos de Acceso en Materia Aeroportuaria.

En la siguiente Tabla se muestra el número de mandatos de acceso que ha otorgado OSITRAN a cada Entidad Prestadora:

Tabla 5.1

Mandatos de Acceso otorgados a la fecha

Entidad Prestadora	AAP	CORPAC	LAP	ADP	TOTAL
2005		8	7		15
2007			5		5
2010			4		4
2011	1				1
2012			1		1
2013	1		4		5
2015	1		2		3
<b>Total</b>	<b>3</b>	<b>8</b>	<b>23</b>	<b>0</b>	<b>34</b>

Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización – OSITRAN. (2013)

Elaboración: Propia.

Cabe señalar que en el año 2005 se dictaron mandatos de acceso de forma separada, es decir, por cada solicitud de mandato de acceso presentada por el usuario intermedio, se emitió otro mandato de acceso para el mismo servicio esencial, y es por tal motivo que a lo largo del año 2005 se dictaron quince (15) mandatos de acceso.

### 5.2.3 Lima Airport Partners S.R.L.

Mediante resolución de Consejo Directivo N° 023-2004-CD-OSITRAN de fecha 25 de mayo de 2004, se aprobó el Reglamento de Acceso presentado por Lima Airport Partners S.R.L., el cual contiene los requisitos correspondientes para obtener el acceso a las facilidades esenciales. Desde el año 2005, se han venido dictando mandatos de acceso a LAP en favor de distintos usuarios intermedios, para la utilización del AIJCH, para efectos de la prestación de los servicios esenciales de asistencia en tierra, atención de tráfico de pasajeros y equipaje y mantenimiento de aeronaves en hangares y otras aerolíneas, como se detalla a continuación:

Tabla 5.2

Mandatos de Acceso a LAP en favor de distintos usuarios intermedios

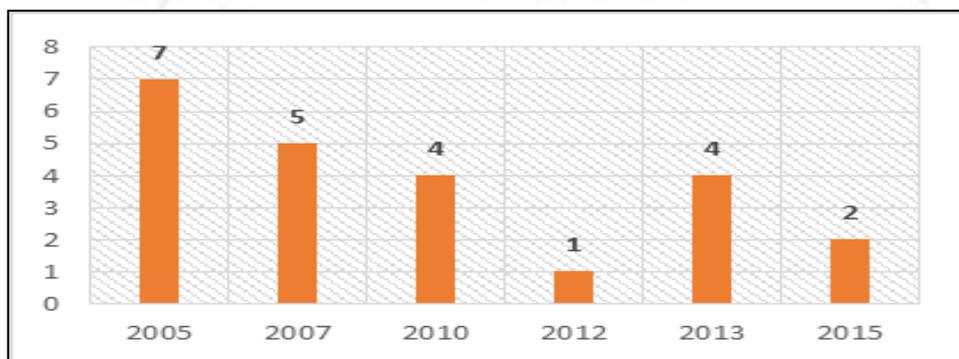
Año	Características
2005	Se dictaron siete (07) mandatos de acceso a LAP, para la prestación del servicio esencial de Asistencia en Tierra.
2005	Se emitieron siete (07) Mandatos de Acceso para siete (07) Usuarios Intermedios, para el mismo servicio de Rampa, de forma separada.
2007	Se dictaron cinco (05) mandatos de acceso a LAP, para la prestación de los servicios esenciales de atención de tráfico de pasajeros y equipaje (oficina operativa, oficina operativa-área gris, check-in y equipaje rezagado) y mantenimiento de aeronaves en hangares y otras aerolíneas (estación de línea).
2007	En el 2007 se emitieron cinco (05) Mandatos de Acceso, para diferentes servicios esenciales, los cuales tuvieron un plazo de vigencia de tres (03) años. En las negociaciones no llegaron a un acuerdo por lo que se emitieron nuevos Mandatos de Acceso en el 2010.
2010	Se dictaron cuatro (04) mandatos de acceso a LAP, para la prestación de los servicios esenciales de atención de tráfico de pasajeros y equipaje (oficina operativa, oficina operativa-área gris y check in) y mantenimiento de aeronaves en hangares y otras aerolíneas (estación de línea).
2012	Se dictó un (01) mandato de acceso a LAP, para la prestación del servicio esencial de atención de tráfico de pasajeros y equipaje (equipaje rezagado).
2013	Se dictaron cuatro (04) mandatos de acceso a LAP, para la prestación de los servicios esenciales de atención de tráfico de pasajeros y equipaje (oficina operativa, oficina operativa-área gris y check-in) y mantenimiento de aeronaves en hangares y otras aerolíneas (estación de línea).
2015	Se dictaron dos (02) mandatos de acceso a LAP, para la prestación del servicio esencial de atención de tráfico de pasajeros y equipaje (equipaje rezagado) y asistencia en tierra (rampa).

Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización – OSITRAN. (2013)

Elaboración: Propia .

Figura 5.4

LAP: Total de Mandatos de Acceso



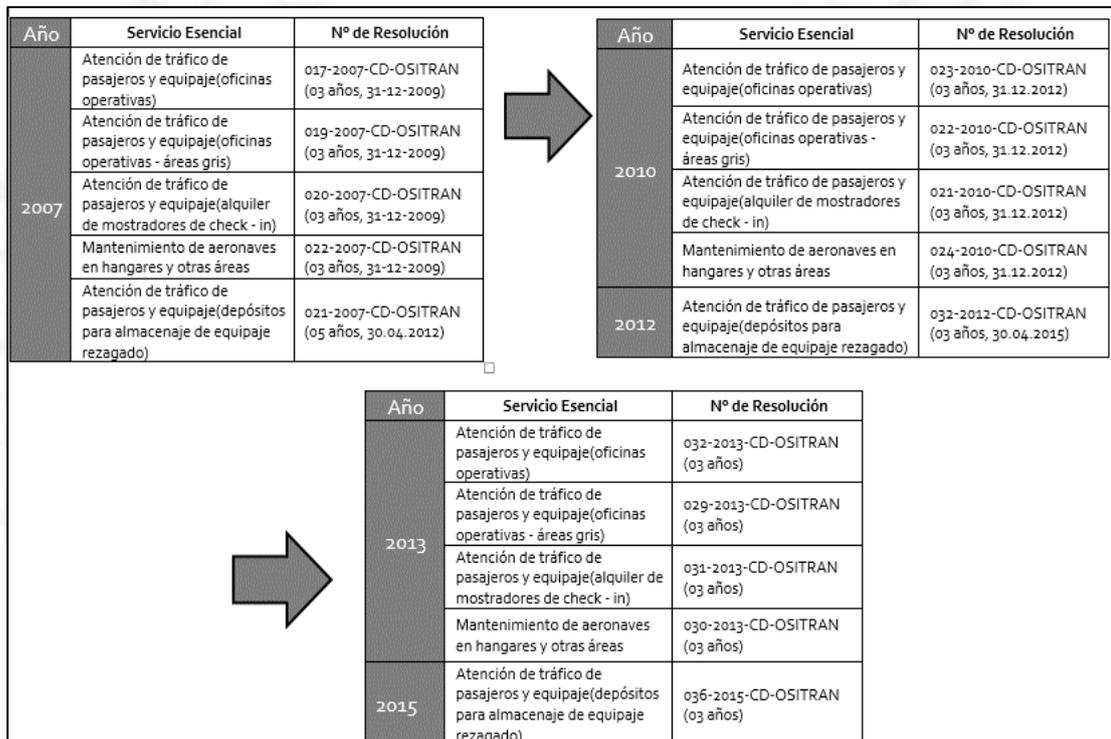
Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización – OSITRAN. (2013)

Elaboración: Propia .

De los mandatos de acceso dictados a LAP a favor de los usuarios intermedios, se puede apreciar que desde el 2007, se vienen emitiendo los mandatos de acceso a su vencimiento, y dado que no se pusieron de acuerdo, se volvieron a emitir nuevos mandatos de accesos en el 2010 y 2013 para las mismas facilidades esenciales (Ver Tablas a continuación).

Figura 5.5

Procesos de renovación de los Mandatos de Acceso a LAP



Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización – OSITRAN. (2013)

Elaboración: Propia.

Cabe señalar que, de acuerdo al artículo 116° de la Ley del Procedimiento Administrativo General, se acumularon todas las solicitudes de mandato de acceso a LAP presentadas por los usuarios intermedios. Asimismo, a la fecha, los usuarios intermedios han solicitado la emisión de mandatos de acceso para los servicios esenciales de atención de tráfico de pasajeros y equipaje (oficina operativa, oficina operativa-área gris y check-in) y mantenimiento de aeronaves en hangares y otras aerolíneas (estación de línea).

#### 5.2.4 Aeropuertos Andinos del Perú S.A.

Mediante Resolución de Consejo Directivo N° 028-2011-CD-OSITRAN de fecha 19 de julio de 2011, se aprobó el Reglamento de Acceso presentado por Aeropuerto Andinos del Perú S.A., el cual contiene los requisitos correspondientes para obtener el acceso a las facilidades esenciales. Desde el año 2011, se han venido dictando Mandatos de Acceso a AAP en favor del usuario intermedio TALMA, para la prestación del servicio esencial de asistencia en tierra o rampa en los aeropuertos de Arequipa, Juliaca, Puerto Maldonado y Tacna:

Tabla 5.3

#### Mandatos de Acceso a LAP en favor de distintos usuarios intermedios

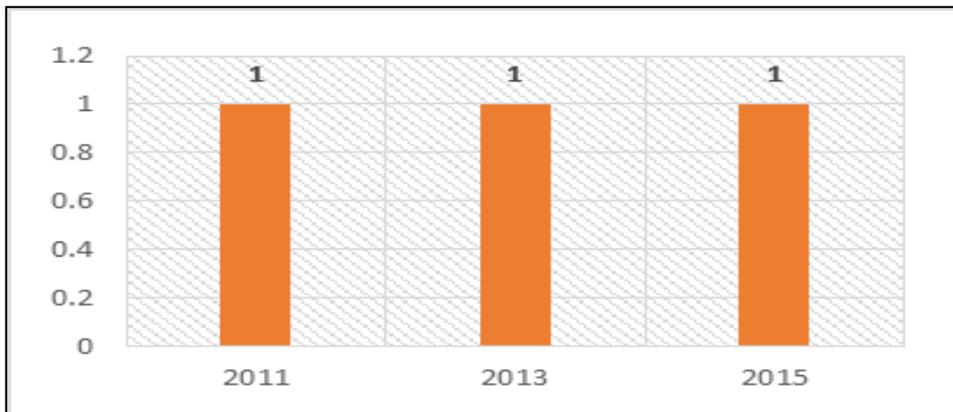
Año	Características
2011	Se dictó un (01) mandato de acceso a AAP, para la prestación del servicio esencial de Asistencia en Tierra en los aeropuertos de Arequipa, Juliaca, Puerto Maldonado y Tacna, con vigencia hasta el 31.12.2012.
2011	Se emitió Mandato de Acceso para el servicio esencial de Rampa en favor TALMA.
2013	Se dictó un (01) mandato de acceso a AAP, para la prestación del servicio esencial de Asistencia en Tierra en los aeropuertos de Arequipa, hasta el 11.05.2015 y los aeropuertos de Juliaca, Puerto Maldonado y Tacna, con vigencia hasta el 11.05.2014.
2013	Por existir desacuerdo únicamente en lo referido al plazo de vigencia, se emitió Mandato de Acceso a favor de TALMA.
2015	Se da por concluido el procedimiento de emisión de mandato de acceso, a efectos de que el usuario intermedio y el concesionario continúen con el trámite de suscripción de contrato de acceso a Rampa, dado que dichas partes han llegado a un acuerdo total respecto a las condiciones y términos del contrato de acceso a rampa en el aeropuerto de Arequipa.
2015	TRANSBER y AAP llegaron a un acuerdo total respecto a las condiciones y términos del contrato de acceso de Rampa, por lo tanto se dio por concluido el procedimiento de emisión de Mandato de Acceso.

Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización – OSITRAN. (2013)

Elaboración: Propia.

Figura 5.6

AAP: Total de mandatos de acceso Rampa



Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización – OSITRAN. (2013)  
Elaboración: Propia.

De los mandatos de acceso dictados a AAP a favor de los Usuarios Intermedios, se puede apreciar que solo se ha dictado mandato de acceso por el servicio esencial de asistencia en tierra. Asimismo, se observa que a la fecha las partes han llegado a un acuerdo total respecto a las condiciones y términos del contrato de acceso a rampa.

### **5.2.5 Principales temas en desacuerdo entre la Entidad Prestadora y el usuario intermedio**

Cabe indicar que, a falta de un acuerdo, las partes de manera conjunta o por separado podrán solicitar dentro de los quince (15) días contados desde la comunicación notarial la intervención del Regulador como facilitador para la consecución de un acuerdo. Los temas en los Usuarios Intermedios y LAP no lograron un acuerdo sobre las condiciones y/o cargos de acceso, se observan en la siguiente tabla (ver también Tabla N° 02 de Anexos).

Tabla 5.4

Desacuerdos en los Mandatos de Acceso

<b>Tema</b>	<b>N° de Desacuerdos</b>
El cargo de acceso	23
Incumplimientos y Penalidades	17
La Garantía de Fiel Cumplimiento	17
Resolución de contrato	14
Pólizas de seguro	13
Plazo de vigencia	5
Medio ambiente	5
Mejoras	4
La obligatoriedad del Contrato Tipo	4
Obligaciones de LAP	4
Las obligaciones generales del UI	4

Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización – OSITRAN. (2013)

Elaboración: Propia.

Al respecto, los veintitrés (23) Mandatos de Acceso emitidos a LAP a favor de los Usuarios Intermedios, fueron por desacuerdos en cuanto al cargo de acceso, en cuanto a incumplimientos y penalidades y desacuerdos sobre la resolución del contrato. No obstante, se observa que, en los últimos mandatos de acceso, el número de cláusulas en desacuerdo involucra el total del contrato de acceso.

### 5.2.6 Principales temas en desacuerdo entre AAP y Usuario Intermedio.

Los temas en donde los Usuarios Intermedios y AAP no lograron un acuerdo sobre las condiciones y/o cargos de acceso, se observan en la siguiente tabla (ver también Tabla N° 02 de Anexos):

Tabla 5.5

Mandatos de Acceso otorgados a la fecha AAP

<b>Tema</b>	<b>N° de Desacuerdos</b>
Periodicidad de Pago	1
Plazo de vigencia	2
Resolución de contrato	1

Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización – OSITRAN. (2013)

Elaboración: Propia.

Al respecto, de los tres (03) Mandatos de Acceso emitidos a AAP a favor de los Usuarios Intermedios, en dos (02) de dichos mandatos se presentaron desacuerdos

correspondientes a la fijación del plazo de vigencia y la periodicidad de pago del cargo de acceso y en un (01) Mandato de Acceso respecto a la resolución del contrato.

### 5.2.7 Principales temas en desacuerdo entre CORPAC y Usuario Intermedio.

Los temas en los cuales los Usuarios Intermedios y la empresa CORPAC no lograron un acuerdo sobre las condiciones y/o cargos de acceso, se observan en la siguiente tabla (ver también Tabla N° 02 de Anexos):

Tabla 5.6

#### Desacuerdos en los Mandatos de Acceso

<b>Tema</b>	<b>N° de Desacuerdos</b>
Pólizas de seguro	8
La información para verificar las operaciones	7
El cargo de acceso	7
El lucro cesante	7
La responsabilidad de limpieza	7
La certificación de los equipos	7
La Garantía de Fiel Cumplimiento	7

Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización – OSITRAN. (2013)

Elaboración: Propia.

Al respecto, los ocho (08) Mandatos de Acceso emitidos a CORPAC, empresa de propiedad exclusiva del Estado sujeta al régimen legal de las personas jurídicas de Derecho Privado y organizada para funcionar como Sociedad Anónima, fueron por desacuerdos correspondientes a la obligación de las pólizas de seguro exigidas, desacuerdos respecto a la información para verificar las operaciones, el cargo de acceso, el lucro cesante, la responsabilidad de limpieza, la certificación de los equipos y la Garantía de Fiel Cumplimiento. OSITRAN supervisa y regula las tarifas y la política comercial que aplica la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial S.A. (CORPAC) en los aeropuertos del Estado a favor de los Usuarios Intermedios,

### 5.2.8 Principales temas en desacuerdo de los Mandatos de Acceso:

Considerando los temas de discrepancia de manera transversal entre entidades prestadoras y usuarios intermedios, se observa que los treinta y cuatro (34) Mandatos de Acceso emitidos por OSITRAN a las Entidades Prestadoras a favor de los Usuarios Intermedios, en la mayoría de los casos no estuvieron de acuerdo en el cargo de acceso, garantía de fiel cumplimiento, cláusulas de incumplimiento y penalidades y resoluciones de contrato.

Tabla 5.7  
Desacuerdos en los Mandatos de Acceso

Tema	N° de Desacuerdos
El cargo de acceso	31
Incumplimientos y Penalidades	24
La Garantía de Fiel Cumplimiento	21
Resolución de contrato	17
Pólizas de seguro	16
Plazo de vigencia	7
Medio ambiente	5
Mejoras	4
La obligatoriedad del Contrato Tipo	4
Obligaciones de LAP	4
Las obligaciones generales del UI	4

Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización – OSITRAN. (2013)

Elaboración: Propia.

### 5.2.9 Servicios Esenciales que han estado expuestos a Mandatos de Acceso.

Si consideramos los Mandatos de Acceso emitidos diferenciados por facilidad esencial, encontramos los siguientes resultados en los Mandatos de Acceso por servicio esencial que se emitieron a LAP a favor de los Usuarios Intermedios:

Tabla 5.8

Mandatos de Acceso por servicio esencial LAP

Tema	LAP
Atención de tráfico de pasajeros y equipaje(alquiler de mostradores de check - in)	3
Atención de tráfico de pasajeros y equipaje(depósitos para almacenaje de equipaje rezagado)	3
Atención de tráfico de pasajeros y equipaje(oficinas operativas - áreas gris)	3
Atención de tráfico de pasajeros y equipaje(oficinas operativas)	3
Mantenimiento de aeronaves en hangares y otras áreas	3
Rampa	8
Total	23

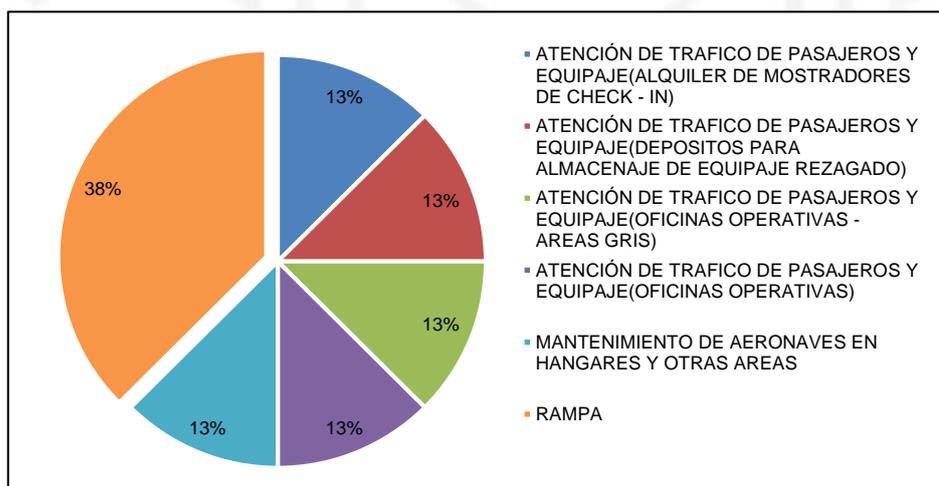
Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización – OSITRAN. (2013)

Elaboración: Propia

Al respecto, de los veintitrés (23) Mandatos de Acceso emitidos a LAP a favor de los Usuarios Intermedios, el 35% de los Mandatos de Acceso emitidos corresponden al servicio esencial de Asistencia de Tierra – Rampa y el 13% corresponde para cada uno de los demás servicios esenciales. Cabe señalar que los siete (07) mandatos de acceso de rampa se dictaron por separado en el año 2005, es decir, por cada solicitud de mandato de acceso requerida por el usuario intermedio. Los otros mandatos de acceso iniciaron en el 2007, y en el transcurso de los años, se han seguido dictando.

Figura 5.7

Total de Mandatos de Acceso AAP



Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización – OSITRAN. (2013)

Elaboración: Propia

### 5.2.10 Servicios Esenciales en Mandatos de Acceso a AAP.

Los Mandatos de Acceso por servicio esencial que se emitieron a AAP a favor de los Usuarios Intermedios, se observan en la siguiente tabla:

Tabla 5.9

#### Mandatos de Acceso por servicio esencial LAP

<b>Servicio Esencial</b>	<b>AAP</b>	<b>%</b>
Rampa	3	100
Total	3	100

Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización – OSITRAN. (2013)

Elaboración: Propia

De los tres (03) Mandatos de Acceso emitidos a AAP a favor de los Usuarios Intermedios, todos fueron respecto al servicio esencial de Asistencia en Tierra-Rampa.

### 5.2.11 Servicios Esenciales en Mandatos de Acceso a CORPAC.

Los Mandatos de Acceso por servicio esencial que se emitieron a CORPAC a favor de los Usuarios Intermedios, se observan en la siguiente tabla:

Tabla 5.10

#### Mandatos de Acceso por servicio esencial CORPAC

<b>Servicio Esencial</b>	<b>AAP</b>	<b>%</b>
Rampa	8	100
Total	8	100

Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización – OSITRAN. (2013)

Elaboración: Propia

De los ocho (08) Mandatos de Acceso emitidos a CORPAC a favor de los Usuarios Intermedios, todos fueron respecto al servicio esencial de Asistencia en Tierra-Rampa. Cabe indicar que dichos Mandatos de Acceso se emitieron en el año 2005, cuando

CORPAC administraba la infraestructura y los servicios de todos los Aeropuertos de provincia. Servicios Esenciales en Mandatos de Acceso a Concesionados.

En general los Mandatos de Acceso por servicio esencial que se emitieron a Entidades Prestadoras a favor de los Usuarios Intermedios, se centran en la facilidad esencial de asistencia en tierra – Rampa, como se observa en la siguiente tabla:

Tabla 5.11

Mandatos de Acceso por servicio esencial LAP

Tema	LAP
Atención de tráfico de pasajeros y equipaje(alquiler de mostradores de check - in)	3
Atención de tráfico de pasajeros y equipaje(depósitos para almacenaje de equipaje rezagado)	3
Atención de tráfico de pasajeros y equipaje(oficinas operativas - áreas gris)	3
Atención de tráfico de pasajeros y equipaje(oficinas operativas)	3
Mantenimiento de aeronaves en hangares y otras áreas	3
Rampa	19
Total	34

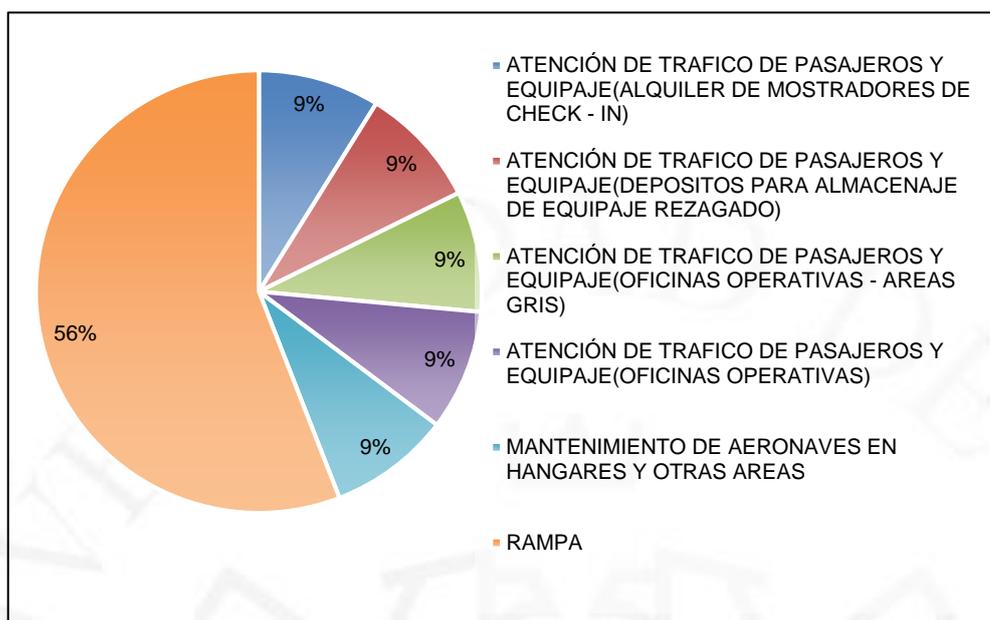
Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización – OSITRAN. (2013)

Elaboración: Propia

Al respecto, de los treinta y cuatro (34) Mandatos de Acceso emitidos por OSITRAN a las Entidades Prestadoras a favor de los Usuarios Intermedios, en el 56% de todos los Mandatos de Acceso corresponden al servicio esencial de Asistencia en Tierra-Rampa, el 9% corresponde al resto de los servicios esencial, como: atención de tráfico de pasajeros y equipaje, mantenimiento de aeronaves en hangares y otras áreas.

Figura 5.8

Total de Mandatos de Acceso 2005



Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización – OSITRAN. (2013)

Elaboración: Propia .

Se debe señalar, que el 2005 se emitieron catorce (14) Mandatos de Acceso para cada solicitud de Mandato de Acceso en el servicio de Rampa y que en dicho año no se acumularon las solicitudes de Mandato de Acceso de los Usuarios Intermedios en un solo proceso administrativo.

La finalidad de la regulación del acceso es generar mayor bienestar de los usuarios finales por la vía de una mayor competencia en los Servicios Esenciales o por la utilización de mecanismos de mercado, mediante los cuales se obtenga resultados cercanos a una situación competitiva. Los Servicios Esenciales son aquellos necesarios para completar la cadena logística del transporte de carga y de pasajeros (en una relación origen-destino), y que requieren utilizar infraestructura que controla la Entidad Prestadora y que ha sido calificada como Facilidad Esencial.

Las Facilidades Esenciales son aquellas instalaciones o infraestructuras de transporte de uso público, que son exclusiva o predominantemente provistas por un único o un limitado número de proveedores, y cuya utilización es indispensable para la prestación de los Servicios Esenciales. Asimismo, las Facilidades Esenciales no son factibles de ser sustituidas técnica o económicamente.

En determinados casos, la prestación de Servicios Esenciales está asociada a problemas de asimetría de información y/o dificultades para la negociación entre las entidades prestadora y los Usuarios Intermedios, que terminan encareciendo los costos de transacción para acceder a estos mercados. En este contexto, el organismo Regulador busca facilitar la negociación y contratación entre la Entidad Prestadora y los Usuarios Intermedios involucrados, para lograr la materialización de la relación de acceso en los términos más eficientes.

### **5.2.12 Contratos Tipo**

En ese orden de ideas, se hace necesario implementar Contratos Tipo que contengan las condiciones generales de contratación, con el fin de facilitar el acceso a la infraestructura. Para tal efecto, el artículo 42° del REMA establece que OSITRAN podrá aprobar contratos tipo que tienen por objeto facilitar las negociaciones entre las partes, reducir las potenciales dilaciones al acceso y reducir los costos de transacción (p.30). Asimismo, el literal e) del artículo 3° del REMA, establece que los contratos tipo son formatos para contratos de acceso aprobados por OSITRAN que establecen las cláusulas generales de contratación, cuya aplicación es obligatoria para las Entidades Prestadoras (p.7).

La finalidad de establecer un contrato tipo que contenga las condiciones generales de contratación es reducir costos de transacción y eventuales dilaciones en el proceso de negociación del acceso. Adicionalmente, el contrato tipo busca uniformizar los requisitos, obligaciones y derechos de las partes, como también, cautelar la aplicación del principio de no discriminación establecido por el REMA.

En suma, el Contrato Tipo tiene por objeto facilitar la negociación entre las partes y reducir los costos asociados mediante el establecimiento de condiciones generales de contratación para el acceso.

### 5.2.13 Contratos Tipo aprobados por OSITRAN en la infraestructura

#### Aeroportuaria

En la siguiente Tabla se muestra todos los Contratos Tipo que aprobó OSITRAN en la infraestructura Aeroportuaria:

Tabla 5.12

Contratos tipo aprobados por OSITRAN

ID	Contrato de Concesión	Entidad Prestadora	Contrato Tipo	N° Resolución
1	AIJCH	LAP	Acceso a oficinas operativas en el AIJCH	011-2006-CD-OSITRAN

Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización – OSITRAN. (2013)

Elaboración: Propia.

De la revisión de los Mandatos de Acceso aprobados por Consejo Directivo de OSITRAN, se ha identificado que con fecha 28 de febrero de 2006, se emitió la Resolución N° 011-2006-CD-OSITRAN, la misma que aprueba el “Contrato Tipo de Acceso a las Oficinas Operativas para Aerolíneas en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez” modificado por Resolución 047-2006-CD-OSITRAN. De acuerdo a lo señalado en la Resolución N° 011-2006-CD-OSITRAN con fecha 28 de febrero de 2006, y a las condiciones generales de acceso que se aprobaron en dicha Resolución, se buscó reducir los costos de transacción de las negociaciones que deberá llevar a cabo la empresa concesionaria Lima Airport Partners S.R.L. con las distintas aerolíneas del AIJCH (Usuarios Intermedios) de acuerdo al REMA; en donde se establecieron condiciones generales de acceso, sin sustituir totalmente la voluntad de las partes, respecto al cargo y otras condiciones específicas de acceso que deben ser negociadas por las partes de acuerdo a los criterios y procedimientos establecidos en el REMA, y a las valoraciones e intereses particular de las partes en cada caso.

Las condiciones generales de acceso para Oficinas Operativas en el AIJCH, establecidas en el Contrato Tipo, comprenden, entre otros, los siguientes elementos: i) Actividades que las aerolíneas podrán llevar a cabo en el (las) área(s) (Cláusula 3°); ii) Plazo de vigencia del contrato (Cláusula 4°); iii) Cargo de acceso y forma de pago

(Cláusula 5°); iv) Causales y procedimiento de reubicación de las oficinas (Cláusula 7° y 8°); v) Las Obligaciones de las Aerolíneas (Cláusula 12°); vi) Subsanación de incumplimientos (Cláusula 13°); vii) Las Obligaciones de LAP (Cláusula 14°); viii) Mejoras (Cláusula 16°); ix) Confidencialidad (Cláusula 18°); x) Penalidades y Garantía de Fiel Cumplimiento (Cláusula 19° y 20°); xi) Causales de resolución contractual (Cláusula 22°); xii) Controversias (Cláusula 24°); y xiii) Facultades de los acreedores permitidos (Cláusula 25°).

De acuerdo a lo anterior, las condiciones generales de acceso establecidas en el Contrato de Tipo aprobado por OSITRAN, deberán ser incorporadas por LAP y las aerolíneas, consolidando de ese modo el proyecto de contrato de acceso que deberá ser remitido a OSITRAN para su revisión, de conformidad al artículo 74° del REMA. Dicha norma es de carácter general y su cumplimiento es obligatorio para las partes, por lo que, en el curso de la negociación, estas no tienen la facultad de modificar las condiciones generales aprobadas en el referido contrato tipo.

Cabe señalar que después de aprobado el Contrato Tipo de Acceso a Oficinas Operativas para Aerolíneas en el AIJCH en el año 2006, las Aerolíneas solicitaron la emisión de un Mandato de Acceso para oficinas operativas en el año 2007, debido a los siguientes motivos: i) La obligatoriedad del “contrato tipo - acceso a oficinas operativas para aerolíneas en el AIJCH; ii) La cláusula quinta – cargo de acceso; iii) La cláusula octava – inspecciones; iv) La cláusula décimo tercera – subsanación de incumplimientos; v) La cláusula décimo sexta – mejoras; vi) La cláusula décimo novena – penalidad por mora en el pago; vii) La cláusula vigésima – garantía de fiel cumplimiento; y viii) La cláusula vigésimo segunda – resolución de contrato.

Dichos desacuerdos se presentaron en las solicitudes de mandato de acceso, los cuales generaron la emisión de Mandatos de Acceso aprobados por Resolución de Consejo Directivo N° 017-2007-CD-OSITRAN, 019-2007-CD-OSITRAN, 021-2007-CD-OSITRAN y 022-2007-CD-OSITRAN.

Al respecto, de la revisión de los Mandatos de Acceso emitidos por OSITRAN, se observó que en el Contrato Tipo de Acceso a Oficinas Operativas no se establecieron las siguientes disposiciones: seguros, medio ambiente, seguridad y salud ocupacional,

entre otros; que fueron materia de discusión cuando se emitieron los Mandatos de Acceso antes señalados. De lo observado, se puede verificar que el Contrato tipo no funcionó para LAP en el caso de oficinas operativas por los siguientes motivos: i) Existencia de Oficina Operativa Área Gris (no contaba con acabado) además del concepto Oficina Operativa; ii) Existencia de cláusulas importantes para la adecuada gestión de las aerolíneas no contempladas; y iii) La negociación involucraba no solo una relación LAP – Aerolínea sino LAP – Aerolíneas (Entre 18-21).

### **5.3 Incentivos establecidos en el REMA**

Al respecto, resulta importante tener en consideración conforme al REMA, la participación de OSITRAN es supletoria a la voluntad de las partes, las cuales previamente deben realizar el proceso de negociación respectivo. En las reuniones de negociación se llevarán actas, en las que se hará constar los acuerdos, y en su caso los desacuerdos producidos entre las partes. Las negociaciones se efectuarán hasta que se suscriba el Contrato de Acceso o hasta que el solicitante de Acceso comunique a la Entidad Prestadora su decisión de poner fin a las mismas, de no ser posible lograr un acuerdo sobre las condiciones y/o cargo de acceso. Dicha comunicación deberá ser efectuada por vía notarial, después de lo cual el solicitante tiene un plazo de treinta (30) días para ejercer el derecho de solicitar la emisión de un Mandato de Acceso.

Respecto al artículo 70° del Reglamento Marco de Acceso a la Infraestructura de Transporte de Uso Público, establece lo siguiente: “(...) *En este último caso, a falta de acuerdo, las partes de manera conjunta o por separado podrán solicitar dentro de los quince (15) días contados desde la comunicación notarial la intervención del Regulador como facilitador para la consecución de un acuerdo. Al respecto, el Regulador se reserva el derecho de aceptar dicha solicitud. En el caso que OSITRAN intervenga como facilitador, el plazo para solicitar la emisión de un Mandato de Acceso queda suspendido*” (p.39)

Se debe indicar, que de la revisión de las solicitudes de emisión de los Mandatos de Acceso enviadas a OSITRAN, en ningún caso se solicitó la intervención del Regulador como facilitador para la consecución de un acuerdo. Dicho esto, se sugiere incentivar a

los Usuarios Intermedios a solicitar al Regulador que intervenga como mediador ante desacuerdos entre las partes.

De acuerdo al artículo 97° del REMA la información mínima que debe presentar el Usuario Intermedio al OSITRAN, cuando solicite el Mandato de Acceso, se refiere a lo siguiente: i) Copia de la carta notarial cursada a la Entidad Prestadora a que hace referencia el Artículo 70; ii) Acuerdos o puntos en los que no existen discrepancias con la Entidad Prestadora, y copia de las actas de las reuniones; iii) Términos en los cuales solicita la emisión del Mandato de Acceso; iv) Condiciones de acceso propuestas por el solicitante, así como el cargo de acceso propuesto y sus condiciones de aplicación, que consten en las actas de negociación correspondientes; y v) El proyecto de contrato de acceso y las bases correspondientes, en los casos en que habiéndose otorgado la buena pro en la subasta, y la Entidad Prestadora se negara a suscribir el Contrato de Acceso.

Respecto a los últimos Mandatos de Acceso emitidos por OSITRAN, se verificó que los Usuarios Intermedios no presentan ningún sustento sobre sus condiciones de acceso propuestas, así como el cargo de acceso propuesto y/o sus condiciones de aplicación. De acuerdo a lo establecido en el numeral precedente, se recomienda solicitar al usuario intermedio un sustento sobre las condiciones de acceso propuestas, así como el cargo de acceso propuesto y/o sus condiciones de aplicación, de la misma forma que la Entidad Prestadora presenta su información a OSITRAN con su debido sustento.

Respecto a los cargos de acceso, estos deben ser negociados por las partes de acuerdo a los criterios y procedimientos establecidos en el REMA, y a las valoraciones e intereses particulares de las partes en cada caso. Cabe indicar que la Entidad Prestadora estima su cargo de acceso con información que tiene en su poder, como por ejemplo inversiones en infraestructura, mantenimiento de la infraestructura, egresos, proyección de la demanda y oferta. Sobre este caso surge el problema de asimetría de la información y/o dificultades para la negociación entre la Entidad Prestadora y los Usuarios Intermedios, debido a que el usuario intermedio no cuenta con la información que le permita conocer el sustento técnico económico que utiliza la Entidad Prestadora para fijar sus cargos de acceso.

En relación a los procesos de negociación entre el usuario intermedio y la Entidad Prestadora, se observó en las solicitudes de emisión de los Mandatos de Acceso, que la Entidad Prestadora inicia el proceso de negociación comunicando a los Usuarios Intermedios el inicio de convocatoria y entrega de propuestas de condiciones de acceso y/o cargo de acceso. Una vez remitida la propuesta, en los días sucesivos se lleva a cabo una reunión prevista con los Usuarios Intermedios, donde se explica la nueva propuesta contractual y cargo de acceso. Los Usuarios Intermedios manifiestan sus desacuerdos, luego de lo cual la reunión concluye con el compromiso de la Entidad Prestadora a revisar las condiciones contractuales observadas, con excepción del cargo de acceso. Sin embargo, en pleno proceso de revisión, los Usuarios Intermedios al no estar de acuerdo con el cargo de acceso propuesto, deciden dar por cerradas las negociaciones y acudir a OSITRAN.

Cabe señalar que dichos procesos de negociación se han venido desarrollando exactamente de la misma manera como se ha detallado en el numeral precedente para los procesos de renovación, es decir la Entidad Prestadora convoca a una reunión para presentar las propuestas del proyecto de contrato de acceso, tal como se ha venido efectuando en los procesos de renovación de los Mandatos de Acceso de LAP (ver Tabla N° 02 del Anexos).

Se debe tener en cuenta que las condiciones de acceso que se aplican son las mismas para todos los Usuarios Intermedios que solicitan acceso a una facilidad esencial. Por lo tanto, para llegar a un buen entendimiento, el único escenario posible es que todos los Usuarios Intermedios y la Entidad Prestadora estén de acuerdo con cada una de las condiciones establecidas, incluido el cargo de acceso. En este contexto, la negociación individual, de la Entidad Prestadora, LAP, con cada Usuario Intermedio pierde sentido pues basta que uno de ellos esté en desacuerdo con las condiciones propuestas por la Entidad Prestadora para que no se puedan terminar los procesos de negociación. Es ese sentido, que la Entidad Prestadora inicia sus negociaciones con una convocatoria conjunta para todos los Usuarios Intermedios que solicitan el acceso a una facilidad esencial.

## 5.4 Propuesta de Solución

Por lo expuesto anteriormente, se hace necesario aprobar Contratos tipo para los demás Servicios Esenciales en los cuales se establezcan condiciones generales de acceso sin sustituir totalmente la voluntad de las partes, respecto al cargo y otras condiciones específicas de acceso que deben ser negociadas por las partes de acuerdo a los criterios y procedimientos establecidos en el REMA, y a las valoraciones e intereses particulares de las partes en cada caso.

Con el objetivo de incorporar las principales conclusiones de la literatura económica en la propuesta de Contratos Tipo, es necesario analizar algunos aspectos desarrollados en materia de contratos. Al respecto, es importante mencionar que la finalidad del REMA es generar bienestar a los usuarios finales por la vía de una mayor competencia, o por la vía de la utilización de mecanismos de mercado que obtengan resultados similares a los de una situación competitiva.

La literatura económica identifica distintas circunstancias que hacen que los mercados no presenten un comportamiento o una situación competitiva, así encontramos la existencia de fallas de mercado, costos de transacción, y externalidades; así como la existencia de monopolios naturales. En este marco, el Teorema de Coase plantea que, si los costos de transacción son iguales a cero, es irrelevante la solución legal que se adopte ya que las partes llegaran a la solución más eficiente. Asimismo, si los costos de transacción son superiores a cero, sí importa la situación legal que se adopte para llegar a una solución más eficiente.

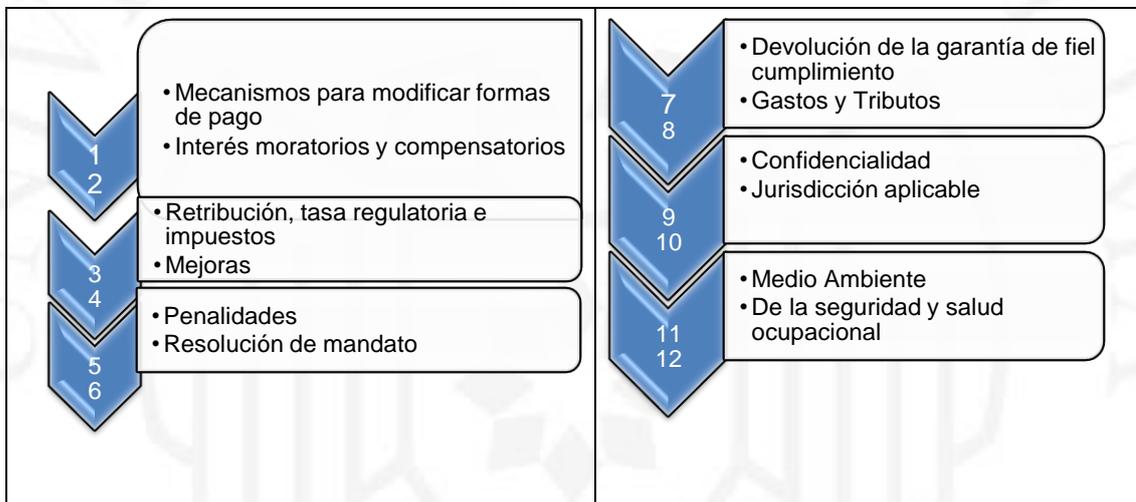
En relación a la interpretación del Teorema de Coase basada en los costes de transacción, entra en juego el compartimiento estratégico, en donde una solución negociada es eficiente cuando las partes está compuesta por pocos miembros. Como señala Jaime (2011), las externalidades que afectan a un número pequeño de personas pueden tener una solución eficiente, bajo el supuesto de que las negociaciones alcanzan una solución eficiente cuando los costes de negociar y de hacer cumplir los acuerdos son nulos (p.3).

Sin embargo, y en realidad, las negociaciones entre grupos pequeños a veces se rompen sin llegar a un acuerdo, por el propio carácter estratégico de la negociación. Por

tanto, si consideramos que en una negociación participan grupos grandes y a su vez tiene carácter estratégico, se puede tornar más compleja, como es el caso de lo observado en LAP. En ese sentido, se propone aprobar nuevos Contratos Tipo para cada servicio esencial de la concesión de LAP, estableciendo condiciones generales transversales y condiciones específicas para cada servicio esencial; en los anexos se presenta un análisis de las cláusulas que son transversales a las facilidades esenciales, las cuales se resumen a continuación:

Figura 5.9

Nuevos Contratos Tipo (Condiciones)



Fuente: Gerencia de Supervisión y Fiscalización – OSITRAN. (2013)

Elaboración: Propia.

## CONCLUSIONES

Sobre la revisión de los Mandatos de Acceso en Materia Aeroportuaria y Portuaria:

Según lo establecido en los Contratos de Concesión de Aeropuertos; el acceso y utilización de las facilidades esenciales aeroportuarias incluidas en los Aeropuertos, calificadas como tales en el REMA de OSITRAN, el Concesionario y los Usuarios Intermedios de dicha infraestructura aeroportuaria, estarán sometidos al cumplimiento y aplicación del REMA de OSITRAN, así como a normas modificatorias.

El REMA contempla un conjunto de reglas de procedimiento para acceder a las facilidades esenciales, que se distinguen en función de la modalidad en que se logra dicho acceso, es decir, si es mediante un contrato derivado de negociación directa o de una subasta, o a través de un mandato emitido por el OSITRAN.

De la revisión de los Mandatos de Acceso aprobados por OSITRAN, se observa que en la emisión de los mismos se ha cumplido con el procedimiento fijado en el REMA.

Sobre los Contratos Tipo Aprobados:

Con fecha 28 de febrero de 2006, se emitió Resolución N° 011-2006-CD-OSITRAN, la misma que aprueba el “Contrato Tipo de Acceso a las Oficinas Operativas para Aerolíneas en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (AIJCH)” modificado por Resolución 047-2006-CD-OSITRAN.

Sin embargo, este Contrato Tipo no funcionó para LAP en el caso de oficinas operativas por los siguientes motivos: i) Existencia de Oficina Operativa Área Gris (no contaba con acabado) además del concepto Oficina Operativa; ii) Existencia de cláusulas importantes para la adecuada gestión de las aerolíneas no contempladas; y iii) La negociación involucraba no solo una relación LAP – Aerolínea sino LAP – Aerolíneas (Entre 18 – 21).

Respecto al numeral precedente, se hace necesario establecer nuevos proyectos de Contratos Tipo para los distintos de servicios esenciales, tomando como base las obligaciones y derechos establecidos por los últimos Mandatos de Acceso dictados por

OSITRAN, considerando las observaciones a los últimos Mandatos de Acceso presentados por los Usuarios Intermedios y las Entidades Prestadoras ante OSITRAN y los comentarios, sugerencias y aportes de los interesados. En ese sentido, de la revisión de los Mandatos de Acceso de emitidos por OSITRAN, se observó que en el Contrato Tipo de Acceso a Oficinas Operativas no se establecieron las siguientes disposiciones: seguros, medio ambiente, seguridad y salud ocupacional, entre otros; que fueron materia de discusión cuando se emitieron los Mandatos de Acceso (ver Tabla N° 01 de Anexos).

Incentivos establecidos en el REMA:

De la revisión de las solicitudes de emisión de los Mandatos de Acceso enviadas a OSITRAN, se observó que en ningún caso se solicitó la intervención del Regulador como facilitador para la consecución de un acuerdo. Dicho esto, se sugiere incentivar a los Usuarios Intermedios a solicitar al Regulador que intervenga como mediador ante desacuerdos entre las partes. Respecto a los últimos Mandatos de Acceso emitidos por OSITRAN, se verificó que los Usuarios Intermedios no presentaron ningún sustento sobre las condiciones de acceso propuestas, así como el cargo de acceso propuesto y/o sus condiciones de aplicación.

Los incentivos establecidos en el REMA no son adecuados para el caso de LAP y los Usuarios Intermedios suscriban Contratos de Acceso bilateralmente. En su lugar, resultaría más conveniente para las partes, no ponerse de acuerdo para que OSITRAN emita Mandatos de Acceso. Esto último, desvirtuando la participación supletoria de OSITRAN establecida en el REMA.

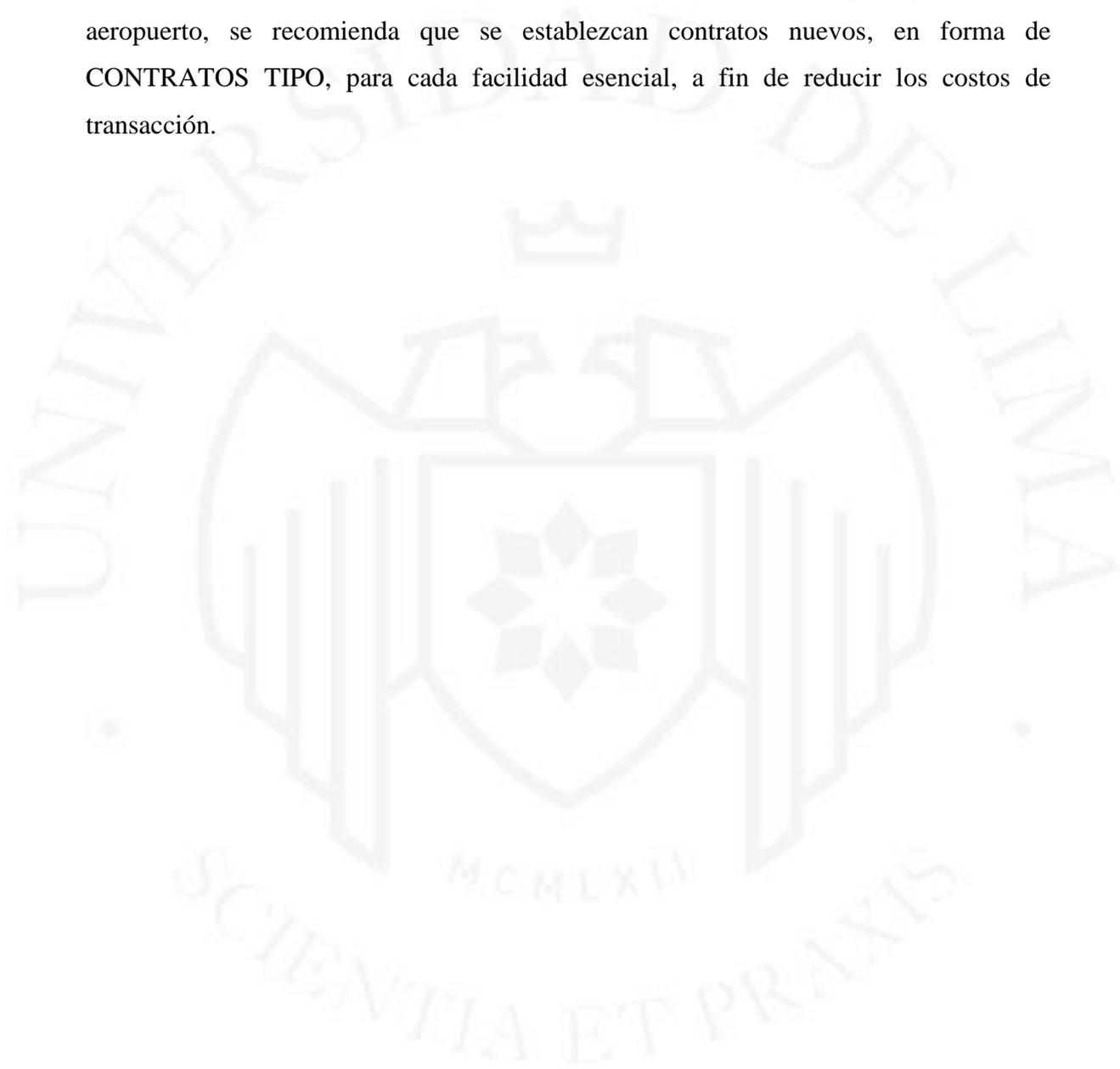
En el caso de los Accesos en el AIJCH, la implementación de los Contratos Tipo no solo genera una mayor transparencia sino un ahorro dentro del mismo OSITRAN; las estadísticas mostradas en el presente trabajo demuestran que el AIJCH es el que mayor número de Mandatos de Acceso tiene, lo que es entendible por la cantidad de Usuarios Intermedios que éste posee: Aerolíneas, Servicios de Rampa, catering a las aeronaves, etc. La experiencia demuestra que los Usuarios Intermedios no hacen ni siquiera el Intento de la Negociación y por el contrario acuden directamente a OSITRAN para que resuelva las controversias, que son generalmente renovaciones, y no se ponen de acuerdo en la tarifa, pudiendo ser también temas de espacio. Recordemos que el Contrato de

Concesión que data de 1999 tiene previsto un nuevo terminal y una segunda pista que ya deberían estar en funcionamiento y que por temas de ineficiencia política vienen siendo postergados, quedando el aeropuerto totalmente desfasado en infraestructura en relación al número de pasajeros que bordea los 14 millones al año.



## RECOMENDACIONES

Para el caso de la entidad prestadora LAP, que enfrenta procesos de negociación que no son individuales sino colectivos con los Usuarios Intermedios que operan en el aeropuerto, se recomienda que se establezcan contratos nuevos, en forma de CONTRATOS TIPO, para cada facilidad esencial, a fin de reducir los costos de transacción.



## REFERENCIAS

- Comisión de Promoción de la Inversión Privada (2000). *Contrato de concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez*. Recuperado de <http://portal.mtc.gob.pe/transportes/concesiones/documentos/contratos/CONTRATO-AJCH.pdf>
- Congreso de la República (1997). *Decreto Supremo N° 059-96-PCM*. Recuperado de <http://www4.congreso.gob.pe/comisiones/1997/turismo/059-96.htm>
- Congreso de la República (1998). *Ley N° 26917: Ley de la supervisión de la inversión privada en infraestructura de transporte de uso público y promoción de los servicios de transporte aéreo*. Recuperado de <https://diariooficial.elperuano.pe/Normas>
- Congreso de la República (2010). *Decreto legislativo 1012*. Recuperado de <https://www.mef.gob.pe/es/normatividad-sp-29923/por-temas/7030-decreto-legislativo-n-1012-2?path=>
- Congreso de la República (2011). *Ley 29771: Ley que modifica el primer párrafo del Artículo 14 del Decreto Legislativo 1012, Decreto Legislativo que aprueba la Ley Marco de Asociaciones Público privadas para la Generación de Empleo Productivo y dicta normas para la Agilización de los Procesos de Promoción de la Inversión Privada*. Recuperado de <https://www.educacionenred.pe/noticia/?portada=8890#ixzz5hYFUjzeg>
- Congreso de la República (1998): *Ley N° 26917: Ley de la supervisión de la inversión privada en infraestructura de transporte de uso público y promoción de los servicios de transporte aéreo*. Recuperado de <https://diariooficial.elperuano.pe/Normas>
- Jaime, V. y Hernández, R. (2011). *Análisis económico del derecho*. Separata de la Facultad de Derecho de la Universidad de Valencia, 3, p.4. Recuperado de <https://www.uv.es/vjaime/Analisis%20derecho/Temas%20finales/tema3final.pdf>
- Lima Airport Partners S.R.L. (2005). *Reglamento de infraestructura del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez*. Recuperado de <https://www.lima-airport.com/esp/ProcedimientosyNormas/370-REA-LAP-ReglamentoAccesoInfraestructuraAIJCh.pdf>
- Ministerio de Economía y Finanzas (2019). *Acerca de la inversión privada, Normativa General*. Recuperado de <https://www.mef.gob.pe/es/acerca-de-las-asociaciones-publico-privadas-apps/normativa-general?id=336>
- OSITRAN (2006). *Reglamento General*. Recuperado de <https://www.ositran.gob.pe/wp->

[content/uploads/2017/12/MNR03\\_DECRETO\\_SUPREMO\\_N\\_044-2006-PCM\\_-\\_REGLAMENTO\\_GENERAL\\_OSITRAN1.pdf](#)

OSITRAN (2016). *Sesión de consejo directivo N° 601-2016-CD-OSITRAN*. Recuperado de <https://www.ositran.gob.pe/wp-content/uploads/2017/12/36caca928f6ca642ecb8fee6f0909f6b11777e3a.pdf>

OSITRAN (2015). *Sesión de consejo directivo N° 002-545-15-CD-OSITRAN*. Recuperado de <https://www.ositran.gob.pe/wp-content/uploads/2017/12/cab6548856dee171243fa97bab94aacecd383bad.pdf>

OSITRAN (2003). *Resolución del Consejo Directivo N° 014-2003-CD-OSITRAN*. Recuperado de <https://www.ositran.gob.pe/wp-content/uploads/2017/12/92120199e55c9bdf1391f5e71094bc0e2730b684.pdf>

OSITRAN (2005). *Resolución del Consejo Directivo N° 054-2005-CD-OSITRAN*. Recuperado de <https://www.ositran.gob.pe/wp-content/uploads/2017/12/3b66b40db7d9b407124a75ec0293aef5fda46973.pdf>

OSITRAN (2009). *Resolución del Consejo Directivo N° 006-2009-CD-OSITRAN*. Recuperado de <https://www.ositran.gob.pe/wp-content/uploads/2017/12/a59b5fc2a149a803dc92339c9c0cadb9792e1ffa.pdf>

OSITRAN (2015). *Resolución del Consejo Directivo N° 010-2015-CD-OSITRAN*. Recuperado de <https://www.ositran.gob.pe/wp-content/uploads/2017/12/c32ae96ab55514e9695ad53d568f1859b72cd8a2.pdf>

OSITRAN (2003). *Reglamento Marco de acceso a la infraestructura de transporte de uso público*. Recuperado de <https://www.ositran.gob.pe/resoluciones/n-014-2003-cd-ositran/>

Sinisterra, M. (2017). *Marco regulatorio y efectividad de las Alianzas Público-Privadas en infraestructura de carreteras: Un análisis del desarrollo carretero en Colombia, Chile, México y Perú* (Tesis doctoral). Centro de Investigación y Docencia Económicas, A.C. Ciudad de México, México, P.11.

## BIBLIOGRAFÍA

- BID (2018). *Participación privada en infraestructura: su evolución en Colombia y el apoyo del Grupo BID*. Washington D.C: BID.
- BID (2017). *Evaluación del entorno para las asociaciones público-privadas en América Latina y el Caribe*. Washington D.C: BID.
- BID (2016). *Asociaciones Público Privadas en Perú: Análisis del Nuevo Marco Legal*. Washington D.C: BID.
- Bull, A (2004). *Concesiones viales en América Latina*. Santiago de Chile: CEPAL.
- CAF (2016). *Análisis de inversiones aeroportuarias en América Latina y el Caribe al horizonte 2040*. Caracas: CAF
- CAF (2011). *Desarrollo urbano y movilidad en América Latina*. Panamá: CAF
- CAF (2010). *Infraestructura pública y participación privada: conceptos y experiencias en América y España*. Bogotá: CAF
- Devlin, R y Moguillansky, G (2010). *Alianzas público-privadas para una nueva visión estratégica del desarrollo*. Santiago de Chile: CEPAL.
- Engel, E; Fisher, R y Galetovic, A (2014). *Economía de las Asociaciones Público-Privadas*. México: FCE.
- Guasch, J (2004). *Concesiones en Infraestructura. Cómo hacerlo bien*. Washington D.C: Banco Mundial.
- OCDE / CAF / CEPAL (2018). *Perspectivas económicas de América Latina 2018: Repensando las instituciones para el desarrollo*. Paris: OECD.
- Suto, F; Azaña, R; Chamorro, M; León, L y Menchola, M (2013). *Renegociación de contratos de concesión en infraestructura de transporte: diagnóstico, análisis y propuestas de mejora*. Lima: ESAN.



## **ANEXOS**

### Anexo 1: Condiciones de acceso transversales, Contratos Tipo

Servicio Esencial / Condiciones Generales De Acceso	Rampa O Asistencia En Tierra	Abastecimiento De Combustible	Atención De Tráfico De Pasajeros Y Equipaje	Mantenimiento De Aeronaves En Hangares Y Otras Áreas
Interés moratorios y compensatorios	X	X	X	X
Devolución de la Garantía de Fiel Cumplimiento				
Modificación de la	X	X	X	X
Modificación de la infraestructura por parte de UI	X	X	X	X
Adecuación de Cargos de Acceso y/o condiciones económicas por negociación con otros UI				

## Anexo 2: Relación de Mandatos de Acceso – Aeropuertos

Año	Fecha De Solicitud	Entidad Prestadora	Usuario Intermedio	Servicio Esencial	Desacuerdos	Resolución
2005	14/03/2005	LAP	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. AERO CONDOR S.A.C.</li> <li>2. LC BURSE S.A.</li> <li>3. AVIACIÓN LÍDER S.A.</li> <li>4. TRANSPORTE AEREOS NACIONALES DE SELVA S.A.</li> <li>5. STAR UP S.A.</li> <li>6. AEROTRANSPORTE S.A.</li> <li>7. SERVICIOS AERONAUTICOS SIPESA S.A.C.</li> </ol>	Asistencia en tierra (Rampa)	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Inclusión de las cláusulas mínimas que establece el rema</li> <li>➤ Obligaciones generales del usuario intermedio</li> <li>➤ Cargo de acceso</li> <li>➤ Garantía de fiel cumplimiento</li> <li>➤ Propuesta sobre prácticas de corrupción</li> <li>➤ Propuesta sobre gastos y tributos</li> <li>➤ Póliza de seguros</li> <li>➤ Propuesta sobre aspectos laborales</li> <li>➤ Propuesta sobre el manejo de información</li> <li>➤ Propuesta sobre el medio ambiente</li> <li>➤ Propuestas tituladas “adicionales”</li> <li>➤ Propuesta sobre penalidades</li> <li>➤ Propuesta sobre resolución de contrato</li> <li>➤ Deudas que el UI pudiera mantener con LAP, por el concepto de cargos de acceso a la infraestructura para realizar operaciones de asistencia en tierra</li> </ul>	<p>041-2005-CD-OSITRAN</p> <p>042-2005-CD-OSITRAN</p> <p>043-2005-CD-OSITRAN</p> <p>044-2005-CD-OSITRAN</p> <p>045-2005-CD-OSITRAN</p> <p>046-2005-CD-OSITRAN</p> <p>047-2005-CD-OSITRAN</p>
	<p>12/05/2005</p> <p>05/05/2005</p> <p>13/05/2005</p> <p>09/05/2005</p> <p>11/05/2005</p> <p>09/05/2005</p> <p>27/04/2005</p>	CORPAC	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. TRANSBER IQUITOS S.A.C.</li> <li>2. TRANSPORTE AÉREOS NACIONALES DE SELVA S.A.</li> <li>3. TALMA MENZIES S.R.L.</li> <li>4. STAR UP S.A.</li> <li>5. LC BUSRE S.A.C.</li> <li>6. AVIACION LIDER S.A.</li> <li>7. AEROCÓNDOR</li> </ol>	Asistencia en tierra (Rampa)	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Información para verificar las operaciones</li> <li>➤ Lucro cesante</li> <li>➤ Cargo de acceso a la infraestructura</li> <li>➤ Certificación de los equipos</li> <li>➤ Póliza de seguros</li> <li>➤ Garantía de fiel cumplimiento</li> <li>➤ Responsabilidad de limpieza</li> </ul>	<p>056-2005-CD-OSITRAN</p> <p>057-2005-CD-OSITRAN</p> <p>058-2005-CD-OSITRAN</p> <p>059-2005-CD-OSITRAN</p> <p>060-2005-CD-OSITRAN</p> <p>061-2005-CD-OSITRAN</p> <p>062-2005-CD-OSITRAN</p>

	24/08/2005	CORPAC	TRANSPORTES FÉNIX S.R.L.	Asistencia en tierra (Rampa)	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Póliza de seguros</li> </ul>	075-2005-CD- OSITRAN
2006	28/02/2006	LAP	Proyecto de contrato tipo. las condiciones generales de acceso para oficinas operativas en el aeropuerto internacional "Jorge Chávez", establecidas en el contrato tipo, comprende, entre otros, los siguientes elementos:	Oficinas operativas	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Actividades que las aerolíneas podrán llevar a cabo en el(las) área(s) (cláusula 3°)</li> <li>➤ Plazo de vigencia del contrato (cláusula 4°)</li> <li>➤ Cargo de acceso y forma de pago (cláusula 5°)</li> <li>➤ Causales y procedimiento de reubicación de las oficinas (cláusula 7° y 8°)</li> <li>➤ Obligaciones de las aerolíneas (cláusula 12°)</li> <li>➤ Subsanación de incumplimientos (cláusula 13°)</li> <li>➤ Obligaciones de LAP (cláusula 14°)</li> <li>➤ Mejoras (cláusula 16°)</li> <li>➤ Confidencialidad (cláusula 18°)</li> <li>➤ Penalidades y garantía de fiel cumplimiento (cláusula 19° y 20°)</li> <li>➤ Causales de resolución contractual (cláusula 22°)</li> <li>➤ Controversias (cláusula 24°)</li> <li>➤ Facultades de los acreedores permitidos (cláusula 25°)</li> </ul>	011-2006-CD- OSITRAN 047-2006-CD- OSITRAN MODIFICACIÓN DE LAS CONDICIONES GENERALES
2007	18/10/2006 AL 31/10/2006	LAP	(23) AEROLINEAS	Atención de tráfico de pasajeros y equipaje (Alquiler de oficinas operativas)	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Obligatoriedad del "contrato tipo - acceso a oficinas operativas para aerolíneas en el aeropuerto internacional Jorge Chávez</li> <li>➤ Cargo de acceso</li> <li>➤ Inspecciones</li> <li>➤ Subsanación de incumplimientos</li> <li>➤ Mejoras</li> <li>➤ Penalidad por mora en el pago</li> <li>➤ Garantía de fiel cumplimiento</li> <li>➤ Resolución de contrato</li> </ul>	017-2007-CD- OSITRAN
	10/11/2006	LAP	LAN PERÚ	Atención de tráfico de pasajeros y equipaje (Alquiler de oficinas operativas - áreas gris)	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Obligatoriedad del "contrato tipo - acceso a oficinas operativas para aerolíneas en el aeropuerto internacional Jorge Chávez</li> <li>➤ Cargo de acceso</li> </ul>	019-2007-CD- OSITRAN

	18/10/2006 AL 31/10/2006	LAP	(23) AEROLINEAS	Atención de tráfico de pasajeros y equipaje (Alquiler de mostradores de check - in)	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Definiciones</li> <li>➤ Plazo de vigencia</li> <li>➤ Cargo de acceso y forma de pago</li> <li>➤ Declaraciones del usuario intermedio</li> <li>➤ Asignación de la facilidad esencial</li> <li>➤ Inspecciones y verificaciones</li> <li>➤ Responsabilidad</li> <li>➤ Obligaciones del usuario intermedio</li> <li>➤ Obligaciones de LAP</li> <li>➤ Seguros</li> <li>➤ Aspectos ambientales</li> </ul>	020-2007-CD-OSITRAN
	30/10/2006 AL 20/11/2006	LAP	(14) AEROLINEAS	Atención de tráfico de pasajeros y equipaje (Área destinada al alquiler de depósitos para almacenaje de equipaje rezagado)	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Obligatoriedad del “contrato tipo - acceso a oficinas operativas para aerolíneas en el aeropuerto internacional Jorge Chávez</li> <li>➤ Plazo de vigencia</li> <li>➤ cargo de acceso</li> </ul>	021-2007-CD-OSITRAN
	b 06/11/2006 AL 21/11/2006	LAP	(23) AEROLINEAS	Mantenimiento de aeronaves en hangares y otras áreas	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Aplicación de las cláusulas contenidas en el “contrato tipo - acceso a oficinas operativas para aerolíneas en el aeropuerto internacional Jorge Chávez” al presente caso</li> <li>➤ Definición del servicio esencial</li> <li>➤ Evaluación de las solicitudes referidas a “terreno eriazo o loza pavimentada” presentadas por Lc Busre y cielos del Perú.</li> <li>➤ Plazo de vigencia</li> <li>➤ Cargo de acceso</li> <li>➤ Obligaciones referidas a temas medio – ambientales y/o de seguridad industrial y/o de salud ocupacional</li> </ul>	022-2007-CD-OSITRAN
2010	28/12/2009 AL 07/04/2010	LAP	(16) AEROLINEAS	Atención de tráfico de pasajeros y equipaje (alquiler de mostradores de check - in)	El único punto en desacuerdo entre las partes durante la etapa de negociación fue el referido a los cargos de acceso	021-2010-CD-OSITRAN

	28/12/2009 AL 07/04/2010	LAP	(5) AEROLINEAS	Atención de tráfico de pasajeros y equipaje (oficinas operativas - áreas gris)	El único punto en desacuerdo entre las partes durante la etapa de negociación fue el referido a los cargos de acceso	022-2010-CD-OSITRAN
	28/12/2009 AL 07/04/2010	LAP	(16) AEROLINEAS	Atención de tráfico de pasajeros y equipaje (alquiler de oficinas operativas)	El único punto en desacuerdo entre las partes durante la etapa de negociación fue el referido a los cargos de acceso	023-2010-CD-OSITRAN
	28/12/2009 AL 07/04/2010	LAP	(12) AEROLINEAS	Mantenimiento de aeronaves en hangares y otras áreas	El único punto en desacuerdo entre las partes durante la etapa de negociación fue el referido a los cargos de acceso	024-2010-CD-OSITRAN
2011	01/07/2011	AAP	TALMA SERVICIOS AEROPORTUARIOS S.A.	Rampa	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Plazo de vigencia</li> <li>➤ Procedimiento de pago</li> <li>➤ Resolución por suspensión de actividades</li> </ul>	045-2011-CD-OSITRAN
2012	24/04/2012 AL 26/04/2012	LAP	(17) AEROLINEAS	Atención de tráfico de pasajeros y equipaje (alquiler de almacenes - equipaje rezagado)	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Cargos de acceso y forma de pago</li> <li>➤ Mejoras</li> <li>➤ Incumplimiento y penalidades</li> <li>➤ Seguros</li> <li>➤ Garantía de fiel cumplimiento</li> </ul>	032-2012-CD-OSITRAN
2013	29/01/2013	LAP	LAN PERÚ	Atención de tráfico de pasajeros y equipaje (alquiler de oficinas operativas - áreas gris)	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Cargo de acceso y forma de pago</li> <li>➤ Mejoras</li> <li>➤ Incumplimiento y penalidades</li> <li>➤ Seguros</li> <li>➤ Garantía de fiel cumplimiento</li> </ul>	029-2013-CD-OSITRAN
	29/01/2013 AL 04/02/2013	LAP	(15) AEROLINEAS	Mantenimiento de aeronaves en hangares y otras áreas	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Cargos de acceso y forma de pago</li> <li>➤ Mejoras</li> <li>➤ Incumplimiento y penalidades</li> <li>➤ Seguros</li> <li>➤ Garantía de fiel cumplimiento</li> </ul>	030-2013-CD-OSITRAN
	29/01/2013 AL 04/02/2013	LAP	(19) AEROLINEAS	Atención de tráfico de pasajeros y equipaje (alquiler de mostradores de check - in)	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Asignación de facilidades esenciales</li> <li>➤ Cargos de acceso y forma de pago</li> <li>➤ Incumplimientos y penalidades</li> <li>➤ Seguros</li> <li>➤ Garantía de fiel cumplimiento</li> <li>➤ Resolución del contrato</li> </ul>	031-2013-CD-OSITRAN
	29/01/2013 AL 04/02/2013	LAP	(17) AEROLINEAS	Atención de tráfico de pasajeros y equipaje (alquiler de oficinas operativas)	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Cargos de acceso y forma de pago</li> <li>➤ Mejoras</li> <li>➤ Incumplimiento y penalidades</li> <li>➤ Seguros</li> </ul>	032-2013-CD-OSITRAN

					➤ Garantía de fiel cumplimiento	
2013	17/04/2013	AAP	TALMA SERVICIOS AEROPORTUARIOS S.A.	rampa	El único punto respecto del cual no alcanzaron un acuerdo es el plazo de vigencia del proyecto de contrato de acceso a rampa en los aeropuertos concesionados a favor de Andinos	048-2013-CD-OSITRAN
2015	04/03/2015	LAP	STAR UP S.A.	Rampa	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Descripción del servicio esencial de asistencia en tierra. - segundo párrafo.</li> <li>➤ Descripción de las facilidades esenciales.- ítem ii) y v).</li> <li>➤ Obligaciones de la aerolínea.- numeral 6.1 ítem f) último párrafo, ítems g), i), j), p), r), s) y penúltimo párrafo de la cláusula.</li> <li>➤ Obligaciones de LAP.- incluir ítem c).</li> <li>➤ Cargos de acceso</li> <li>➤ Vigencia del acceso</li> <li>➤ Responsabilidad. numeral 20.1</li> <li>➤ Relación entre las partes.- numeral 22.7 y 22.8.</li> </ul>	039-2015-CD-OSITRAN
	22/12/2014 AL 06/01/2015	LAP	(8) AEROLINEAS	Atención de tráfico de pasajeros y equipaje (arrendamiento de almacenes para depósitos para almacenaje de equipaje rezagado)	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Cargo de acceso</li> <li>➤ Declaración del usuario intermedio</li> <li>➤ Obligaciones generales del usuario intermedio</li> <li>➤ Obligaciones generales de LAP</li> <li>➤ Disposición del (de las) áreas</li> <li>➤ Confidencialidad.</li> <li>➤ Interés moratorios y compensatorios</li> <li>➤ Devolución de la garantía de fiel cumplimiento</li> <li>➤ Penalidad por incumplimiento</li> <li>➤ De la seguridad y salud ocupacional</li> <li>➤ Del medio ambiente</li> <li>➤ Resolución del mandato</li> <li>➤ Terminación anticipada</li> <li>➤ Calidad</li> <li>➤ Relación entre las partes</li> <li>➤ De las comunicaciones y notificaciones</li> </ul>	036-2015-CD-OSITRAN

	20/03/2015	AAP	TRANSBER S.A.	Rampa	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Plazo de vigencia</li> <li>➤ Causal de resolución de contrato por suspensión de la prestación del servicio</li> </ul>	037-2015-CD-OSITRAN
--	------------	-----	---------------	-------	--	---------------------



### Anexo 3: Relación de LAP y Usuarios Intermedios

Nro	Usuario Intermedio	N° de Mandato de Acceso
2005	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aero Cóndor S.A.C.</li> <li>• Lc Burse S.A.</li> <li>• Aviación líder S.A.</li> <li>• Transporte Aéreos nacionales de selva S.A.</li> <li>• Star up S.A.</li> <li>• Aerotransporte S.A.</li> <li>• Servicios Aeronáuticos Sipesa S.A.C.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 041-2005-CD-OSITRAN</li> <li>• 042-2005-CD-OSITRAN</li> <li>• 043-2005-CD-OSITRAN</li> <li>• 044-2005-CD-OSITRAN</li> <li>• 045-2005-CD-OSITRAN</li> <li>• 046-2005-CD-OSITRAN</li> <li>• 047-2005-CD-OSITRAN</li> </ul>
Nro	Usuario Intermedio	N° de Mandato de Acceso
2007	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Delta Airlines</li> <li>• IBERIA</li> <li>• Aerpostal</li> <li>• Aerolíneas Argentinas</li> <li>• AVIANCA</li> <li>• Lloyd Aéreo Boliviano</li> <li>• Aerosur</li> <li>• American Airlines</li> <li>• VARIG</li> <li>• Air Madrid</li> <li>• Aero Transporte S.A. (ATSA)</li> <li>• Aerocóndor</li> <li>• TACA</li> <li>• LACSA</li> <li>• Aeroméxico</li> <li>• Continental Airlines</li> <li>• LAN</li> <li>• Air Canada</li> <li>• Copa Airlines</li> <li>• Air Plus Comet</li> <li>• KLM</li> <li>• Star Up</li> <li>• Wayra</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 017-2007-CD-OSITRAN</li> <li>• 019-2007-CD-OSITRAN</li> <li>• 020-2007-CD-OSITRAN</li> <li>• 021-2007-CD-OSITRAN</li> <li>• 022-2007-CD-OSITRAN</li> </ul>
Nro	Usuario Intermedio	N° de Mandato de Acceso
2010	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aerolíneas Argentinas</li> <li>• Aeroméxico</li> <li>• Aerosur</li> <li>• Air Canada</li> <li>• American Airlines</li> <li>• ATSA</li> <li>• Avianca</li> <li>• Continental Airlines</li> <li>• Copa Airlines</li> <li>• Iberia</li> <li>• KLM</li> <li>• LACSA</li> <li>• Peruvian</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 021-2010-CD-OSITRAN</li> <li>• 022-2010-CD-OSITRAN</li> <li>• 023-2010-CD-OSITRAN</li> <li>• 024-2010-CD-OSITRAN</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• TACA</li> <li>• TAM Airlines</li> <li>• LAN Perú</li> </ul>	
<b>Nro</b>	<b>Usuario Intermedio</b>	<b>N° de Mandato de Acceso</b>
2012	<ul style="list-style-type: none"> <li>• TAM</li> <li>• Iberia</li> <li>• American Airlines</li> <li>• Delta</li> <li>• Sky Airlines</li> <li>• Avianca</li> <li>• Aerolíneas Argentinas</li> <li>• KLM</li> <li>• TACA</li> <li>• Continental Airlines</li> <li>• Spirit</li> <li>• Aero Gal</li> <li>• Lacsá</li> <li>• LAN</li> <li>• Air Europa</li> <li>• Air Canada</li> <li>• Copa Airlines</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 032-2012-CD-OSITRAN</li> </ul>
<b>Nro</b>	<b>Usuario Intermedio</b>	<b>N° de Mandato de Acceso</b>
2013	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Iberia</li> <li>• Star Perú</li> <li>• KLM</li> <li>• Air Europa</li> <li>• Sky Airlines</li> <li>• Aero México</li> <li>• LAN</li> <li>• TAM</li> <li>• TAME</li> <li>• Aerolíneas Argentinas</li> <li>• Atsa Aero Transporte</li> <li>• TACA</li> <li>• LACSA</li> <li>• United Airlines</li> <li>• Continental Airlines</li> <li>• American Airlines</li> <li>• Avianca</li> <li>• Aerogal</li> <li>• Delta Airlines</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 029-2013-CD-OSITRAN</li> <li>• 030-2013-CD-OSITRAN</li> <li>• 031-2013-CD-OSITRAN</li> <li>• 032-2013-CD-OSITRAN</li> </ul>
<b>Nro</b>	<b>Usuario Intermedio</b>	<b>N° de Mandato de Acceso</b>
2015	<ul style="list-style-type: none"> <li>• TAME</li> <li>• Star Up</li> <li>• Aerolíneas Argentinas</li> <li>• United</li> <li>• Jet Blue</li> <li>• Air Europa</li> <li>• LAN</li> <li>• Aeroméxico</li> <li>• American Airlines</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 036-2015-CD-OSITRAN</li> <li>• 039-2015-CD-OSITRAN</li> </ul>

### Anexo 4 Ingresos LAP

L A P	Acumulado
	enero-noviembre 2018
PASAJEROS	20'267,630
Nacionales	11'222,741
Internacionales	7'281,544
Tránsitos	1'763,345
CARGA TM	258,766
Nacional	25,014
Internacional	233,752

OPERACIONES	176,683
Nacionales	102,765
Internacionales	73,918
INGRESOS (000 US\$)	339,415,176
Aeronáuticos	248,826,696.62
No aeronáuticos	90'588,478.91
RECLAMOS	728